<36636332900016

<36636332900016

Bayer. Staatsbibliothek

J. Publ Eur 179-2

Handbuch
über das
Practische Seerecht
der
Engländer und Franzosen
in Hinsicht
auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsätze über diesen Gegenstand.

Von
Friederich Johann Jacobsen
Königl. dänischen Advocaten.

Zweyter und letzter Band.

Hamburg,
auf Kosten des Verfassers
in Commission bey Friederich Perthes.
1805.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Den

nordischen Mächten

allerunterthänigst

der Verfasser.

Schirmet ihr Herrscher den Kaufmann. „Güter zu suchen

Geht er, doch an sein Schiff knüpfet das Gute sich an."

Friederich Schiller.

Einleitung.

Fortsetzung der Vorschläge in Hinsicht der gröſseren Freyheit und Sicherheit des neutralen Handels für die Zukunft bey Seekriegen.

Wie die Römer die gröſste Herrschaft auf der zu ihrer Zeit bekannten Erde erwarben, war es natürlich, daſs sie ihren Unterthanen und denjenigen, welche es gleichfalls unter dem Namen der Bundesgenossen waren, allen Handel nach dem Feinde mit solchen Waaren untersagten, die ihnen zum Kriege nützlich seyn konnten, zumal in den Zeiten, in welchen

ihnen ihre auswärtigen Feinde furchtbar wurden. *) Ein solches Verbot liegt in der Natur der Sache selbst, und alle Nationen wiederholen es bey ihren Kriegen. Himmelweit verschieden von diesem gerechten und nothwendigen Gesetze ist der Bann des Pabstes, der unsere Contrabande schuf, in seinen Folgen. Zu den Zeiten der Kreuzzüge nahm man an, daſs die ganze Christenheit im Kriege mit den Saracenen wäre; da die Genueser und Venezianer es dessenungeachtet nicht lassen wollten, mit den damaligen Feinden der Christenheit zu handeln; so verboten die Päbste diesen Handel bey Strafe des Bannes. **) Es wurde daher ein Handel contra Bannum. Späterhin dehnte man dieses Verbot der Päbste auf den Handel mit christlichen Völkern in Europa aus,

*) L. 2. C. quae res exportari non debeant.

**) Namentlich Alexander III. 1179 und Clemens III. Capitel 6. und 12. X de Judaeis et Saracenis.

die sich bekriegten. *) Bey der Ehrfurcht, die man für das römische und canonische Recht hatte, bey der langen Dauer der Periode der Kreuzzüge, bey den verworrenen Begriffen des Mittelalters und durch einzelne für die Contrahenten allein verbindliche Verträge erhielt die Lehre von der Contrabande gegen die Rechte unabhängiger Nationen eine Existenz. Der Ursprung der Prätensionen der Kriegführenden in Betreff des Handels der Neutralen mit Kriegs-Contrabanden beleuchtet die Rechtmäfsigkeit derselben. Welche Härte liegt darin für die von der Natur in Rücksicht auf ihre so grofsen Bedürfnisse für Feurung, Licht und Kleidung so karg begüterten Völker des Nordens, mit ihren Naturproducten nicht handeln zu dürfen, wenn es einigen von den andern europäischen Nationen einfällt, sich einander zu bekriegen! Unbegründet war von jeher

*) v. Steck Versuch über Handlungs- und Schifffahrts-Verträge Pag. 195.

der Vorwurf der Engländer, als wenn die nordischen Regierungen in dem Handel mit Contrabanden Frankreich und den Süden begünstigten.

Kein contrabander Artikel ist ein Regal im Norden, oder wird als solcher ausgeführt. Individuelle Kaufleute betreiben den Handel, und ihre Speculationen richten sich dahin, ohne alle politische Parteilichkeit, woher der mehrste Gewinn ihnen entgegenwinckt. Der Handel nimmt eine gröſsere Richtung nach dem einen kriegführenden Lande als nach dem andern, weil in demselben die Marktpreise höher sind oder die Schiffahrt dahin, der Meere, der Retouren oder anderer Handelsvortheile wegen, günstiger ist. Allein deswegen kann man nicht sagen, daſs die Regierungen, daſs die Völker, ja nicht einmal daſs die Kaufleute parteiisch sind. Es ist eine Ungerechtigkeit hier von Parteilichkeit zu sprechen.

„Die Pflichten der Neutralität fordern Unparteilichkeit.“ Ganz recht. Allein unsere

Unparteilichkeit würde nicht verletzt, und gingen auch alle nordische Kauffahrdei - Schiffe nach Frankreich und kein Einziges nach England — denn der Handel richtet sich nach den Marktpreisen und Handelsvortheilen, nie nach Parteilichkeit.

Es sey Barbarey von uns, sagen die Engländer ferner, bey ihren Kriegen den Umtausch unserer contrabanden Producte gegen die uns nothwendigen Bedürfnisse des Lebens fortzusetzen, oder wie sie es nennen, „ihren Feinden das Schwert in die Hand zu geben.“ Dieser Vorwurf entsteht gleichfalls aus dem irrigen Begriffe, als sey bey dem Handel der individuellen Kaufleute mit indivuellen Kaufleuten eines kriegführenden Landes Parteilichkeit denkbar. Führen die Engländer Krieg für uns? Haben wir dafür zu leiden, daſs ihnen Malta beneidet wird? Hat je ein Krieg wegen Mangel an Kriegsbedürfnissen aufgehört? Ich kenne keinen der Art, und das Beyspiel der französischen Salpeter- und Waffenfabricirung, bestä-

tigt die Erfahrung, daſs die Unterdrückung des Handels mit solchen Materialien, die im Kriege nützlich seyn können oder wol gar unentbehrlich sind, nur um so energischere Gegenmittel erzeugt. Mündige Menschen, die von uns kaufen, haben es zu verantworten, was sie mit unseren Waaren machen. Uns kann es unmöglich treffen, wenn sie unser Eisen zu Schwertern umschmieden, anstatt Pflugscharten daraus zu machen. Es kann keinen unparteiischen Menschen geben, der nicht den Krieg verabscheut und der nicht wünscht, daſs es den Göttern der Erde gefallen mögte, wie Maximilian gegen die allgemeine Meinung der damaligen Zeit in dem kleinen Europa, Teutschland genannt, einen ewigen Frieden stiftete, so aus der civilisirten Welt den offenbaren Widerspruch der christlichen Religion, das Scheusal der Menschheit, den Fluch der Cultur, den Krieg, zu verbannen. Allein dies können nur die Götter der Erde, in deren Händen das Schicksal der Völker ruht; Kaufleute

können nie so kühn seyn sich zu schmeicheln, dafs sie durch den Gang ihrer Geschäfte Einflufs auf dieses Bedürfnifs der Menschheit haben könnten. „Die Neutralen müssen alles thun, um die Streitenden zu versöhnen, und die Fackel des Krieges auslöschen zu helfen." Es würde denjenigen Neutralen, welche mit Contrabanden handeln, d. h. Kaufleuten, übel anstehen, wenn sie sich Kriegführenden zu Friedensrichtern anbieten und ihnen ihren wohlmeinenden Rath mittheilen wollten. Was die neutralen Regierungen betrifft; so wird jede von ihnen bey einer sich zeigenden Gelegenheit, und wenn sie aufgefordert wird, sich anbieten, zur Friedens - Stiftung beyzutragen; allein der Handel ihrer Unterthanen mit ihren contrabanden Naturproducten nach denjenigen Märkten hin, wo die besten Preise fallen, ist nicht im Widerspruch mit einer solchen Neigung! Am Ende gestehen die Engländer in ihren Schriften, dafs unser einziges Verbrechen in Betreff des contrabanden Handels nicht in

dem Verkaufe dieses Artikels; sondern nur in der Verführung desselben bestehe. Da sie zugeben, daſs der Verkauf eines contrabanden Artikels an sie oder an andere Kriegführende keine unerlaubte Sache sey; so geht daraus hervor, daſs die Verführung dieses Artikels nach den Plätzen, wo die besten Preise fallen, es eben so wenig seyn kann; denn das Meer ist eine freie Straſse für Menschen, die im Frieden mit einander sind. Die Principien des Nothrechts in Beziehung von Individuen gegen Individuen oder gegen Commünen, werden sehr fälschlich in ihrem ganzen Umfange auf das Kriegsrecht angewandt, weil in gewöhnlichen Kriegen der Zustand der Kriegführenden durchaus nicht mit den Situationen der Individuen, die zur Ausübung des Nothrechtes auctorisiren, zu vergleichen ist, und weil, wenn der Kriegführende das Eigenthumsrecht der Neutralen nicht in seinem ganzen Umfange ungekränkt lassen will, dieses ihnen gerechten Grund zum Kriege giebt, den jede Nation, einerley im Frieden

oder im Kriege begriffen, nicht zu geben verpflichtet ist, und die weiteste Ausdehnung welche man dem Kriegsrechte geben müſste, wäre, den Handel mit directen Werkzeugen des Krieges nach dem Feinde verhindern und die Waffen wegnehmen zu dürfen. Wäre der Satz wahr, daſs die Verführung von den übrigen contrabanden Artikeln nach einem feindlichen Markte eine unerlaubte Einmischung in den Krieg sey: so wäre es der Verkauf von diesen Artikeln an einen Kriegführenden, gleichviel wo der Markt gehalten würde, eben so sehr, und dabey würden die Engländer schlecht wegkommen, indem sie russischer und anderer nordischer Artikel in ihren Kriegen so sehr bedürfen, daſs ihre Regierung in dem letzten Kriege mit dem Norden auf eine unerhörte Weise die feindlichen Unterthanen des Nordens aufforderte, ihres Krieges mit ihnen ungeachtet, den Engländern ihre einheimischen Contrabanden zuzuführen.

Der Name Contrabande müſste allein auf

die verfertigten Kriegswerkzeuge (belli Instrumenta) beschränkt werden, und die Confiscabilität derselben bey einer erwiesenen Bestimmung nach dem Feinde müſste fortdauren. Bey einer zweifelhaften Bestimmung müſste Vorkauf eintreten dürfen. Alle rohen Producte und alle andere Waaren müſsten den Namen der Contrabanden nicht führen und dem Vorkaufe nicht unterworfen werden können.

Da wahrscheinlich aber die Naturproducte, mit denen die Vorsehung den Norden gesegnet hat, in Kraft der jetzigen Verträge und in Folge des englischen in diesem Werke nachgewiesenen Systems noch lange den verhaſsten papistischen Namen Contrabande führen werden; so wäre es zu wünschen, daſs in Hinsicht aller dieser Artikel (verfertigte Kriegswerkzeuge nach obiger Bestimmung ausgenommen) die in neutralen Schiffen, einerley einheimischen oder fremden, eine Bestimmung nach dem Feinde hätten, nichts weiter als das Vorkaufsrecht Statt finden dürfte, und bey diesen müſste nicht der Facturenbelauf

und 10 Procent bezahlt werden, sondern nach der Wahl des Neutralen, entweder die erwiesenen Preise in dem Hafen, wohin die deroutirte Ladung bestimmt war, oder die Preise des Ortes, wohin sie gebracht wurde, mit den Kosten der Aufbringung und Valuta müfste für Valuta gegeben werden, d. h. baares Geld und Effecten, und keine Navy Bills oder Papiere. In so ferne Schweden in seinem neulichen Tractate mit England es England zugestanden hat, nur 10 Procent Avance auf den Facturenbelauf bezahlen zu dürfen, ist es hart für die grofsen schwedischen Kaufleute, welche ihre eigenen Assecuradeure zu seyn belieben, dafs die schwedischen Unterhändler nicht durch das Präjudicat des dänischen Schiffes Haabet, *) wo von einem Hause im Norden L 40,000 Sterling abhingen, aufmerksam gemacht, irgend eine Stipulation in Hinsicht der Assecuranzprämie dem Tractate haben einverleiben können.

*) Unten Pag. 95.

Die Grundsätze über die Acquirirung eines neutralen Nationalcharacters sind vormals von Seiten der Franzosen präjudicirlicher gegen die Neutralen gewesen, als von Seiten der Engländer.

Eigentlich müſsten die Kriegführenden jedes Individuum, welches eine neutrale Macht unter die Zahl ihrer Unterthanen aufgenommen und als solches mit Pässen versehen hätte, als neutral in allen seinen Beziehungen respectiren; 1stens weil es undenkbar ist, daſs sich irgend ein Staat so sehr erniedrigen könne, an Individuen, die nicht wirklich seine Unterthanen zu Folge der Landesgesetze geworden sind, Pässe zu ertheilen; 2tens, weil der jetzige civilisirte Zustand von Europa es erheischt, daſs man den Character eines Feindes so wenigen Individuen, als nur irgend möglich, ertheilen, und daſs derselbe aufhören müſste, sobald man die Unterthanspflichten gegen eine kriegführende Macht abgelegt hätte; 3tens, weil selbst die Politik dies aus der

Rücksicht heischt, indem man durch ein solches humanes Betragen die Emigrationen aus den feindlichen Ländern befördern würde. Denn gesetzt, Individuen wie diejenigen brabanter Flüchtlinge, die zuerst die Abnahme der brabanter Tuch- und Leinwand-Fabriken veranlaſsten, oder Individuen wie die französischen Refugiés, wären seehandelnde Kaufleute und wären in neutrale Länder geflüchtet — und Individuen der Art flüchten bey jedem Kriege in neutrale Länder — und die Engländer und Franzosen hätten resp. ihren durch die Erhaltung des Bürgerrechtes acquirirten neutralen Character in allen seinen Beziehungen nicht gelten lassen wollen: würden sie dadurch einzig und allein nicht viele derselben veranlassen, in ihr altes Vaterland so bald als es irgend thunlich wäre zurückzukehren, und dadurch ihren Feinden Nutzen schaffen? Das weise Princip, welches Sir Leoline Jenkins in einem Gutachten an seine Regierung in Hinsicht der neutralen Matrosen von feind-

lichem Ursprunge entwickelte, *) gilt auch mehr oder weniger von allen Individuen, die aus einem feindlichen Lande in ein neutrales einwandern.

Um ihren während eines Krieges eingewanderten Unterthanen gleichen Schutz mit den Eingebornen zu verschaffen, müſsten dann freilich die neutralen Regierungen alle Scheinbürgerey zu erschweren suchen. Dazu würde vorzüglich gehören, daſs die Seehandeltreibenden Eingewanderten nicht bloſs im Lande ansäſsig seyn; sondern daſs ihnen sonst keine Pässe ertheilt werden müſsten, als wenn sie in den Städten, wo sie Handlung treiben, erwiesenermaaſsen Grundstücke besäſsen und sich daselbst häuslich niedergelassen hätten. Von Zeit zu Zeit müſsten diejenigen, welche Pässe ertheilen, sich über die fortdaurende Gelebung dieser Bedingung vergewissern und solchen Individuen, die, obgleich sie Bürger wären,

*) Unten Pag. 227.

nur zur Zeit wo sie Pässe nöthig hätten, wie Zugvögel ins Land kämen, um Pässe zu impetriren, zumal wenn sie notorisch in anderen Städten ihre eigentliche Handlung trieben und wohnten — durchaus die Pässe zu versagen verpflichtet seyn, bis die bona fide Gelebung der obigen Bedingung constirte — sonst bleiben die neutralen Comptoire der Eingewanderten geringfügige Commanditen - Comptoire, und die Hauptcomptoire bleiben in den kriegführenden Ländern.

Daſs die Engländer in einem neutralen Consul, der in ein kriegführendes Land gesandt ist, falls er Handlung treibt, nicht den neutralen Character desjenigen Landes respectiren wollen, dessen Souverain er in Handelsverhältnissen repräsentirt, ist eine Ungerechtigkeit, und zwar deswegen, weil wenige Individuen ihre Nationalität so unwiderleglich beweisen können, als öffentliche Personen von dieser Gattung, und

daher die volle Wohlthat ihres neutralen Characters genieſsen müſsten.

Es ist ferner eine Ungerechtigkeit von den Engländern, daſs sie einem Neutralen, der einer speciellen Ursache wegen, welche mit dem Kriege keine directe Verbindung hat, z. E. um Schulden einzucassiren oder Processe zu betreiben, in einem kriegführenden Lande sich aufhält, nicht die Wohlthat seines neutralen Characters wollen zukommen lassen.

Den künftigen Verträgen mit England sollte man suchen genaue Definitionen über die Bestimmung der Nationalität oder des National-Characters einzuverleiben, und den obigen Beschwerden abzuhelfen.

Man muſs mit Recht über die Menge der Papiere, welche dänische und einige andere nordische Schiffe in Rücksicht auf einheimische Regulationen oder in Rücksicht auf fremde Prisenreglements in Kriegszeiten mit sich führen müssen, erstaunen, wenn man bedenkt, daſs die Engländer und Americaner, welche

die stärkste Schifffahrt unter allen Völkern haben, in Friedenszeiten bloſs mit ihrem Register und den Ladungspapieren fahren, und in Kriegszeiten weit weniger Papiere haben, wie die nordischen Schiffe.

Da es ein anerkanntes Princip der Staatswirthschaft ist, daſs man die obrigkeitlichen Expeditionen für kaufmännische Geschäfte möglichst zu vereinfachen hat — denn es muſs dem Kaufmanne kein durch die Regierung wegräumbares Hinderniſs im Wege stehen, den Conjuncturaugenblick zu erhaschen, oder alle Blüthen des Handels fallen ab — so sollten die Regierungen auch die Schiffspapiere zu vereinfachen, und falls Tractaten und Prisengesetze dies jetzt unthunlich machten, sich mit ihren desfalsigen Gegnern zu verständigen suchen. *)

*) Es ist anzunehmen, daſs, wenn die Zeiten in Hinsicht der französischen Kaper je wieder gefährlich werden sollten, nur bloſs der Mangel der in den französischen Kaper-Reglements namentlich geforderten Papiere Con-

Was die eigentlichen Schiffspapiere oder die Stammpapiere des Schiffes betrifft; so müſste allenthalben das Beyspiel Englands und America's nachgeahmt werden, daſs nämlich statt der Biel- Meſs- und Kaufbriefe, statt der Namensveränderungs-Documente, Rhederbriefe, Reconstructionsbriefe alle in diesen Documenten enthaltene Nachrichten in einem Documente von Obrigkeitswegen beurkundet würden, so wie dies gröſstentheils in den engli-

demnationen motiviren werde. Dessenungeachtet habe ich geglaubt, um den Kaufleuten Stoff zu Cautelen zu liefern, und um sie nicht bloſs vor der Gefahr der Condemnation, sondern selbst vor der Gefahr der möglichen Aufbringung zu warnen, ihnen alles mittheilen zu müssen, welches historisch zu meiner Wissenschaft kam, da eine Aufbringung eben sowohl ein kostenfressendes Unglück ist, als eine Condemnation. Obgleich die dänischen Schiffe in den raubsüchtigen Zeiten des Directorii so ausstaffirt mit Papieren waren, wie ich es weiter unten angeführt habe; so hatte unsere Regierung doch nie von uns durch ein Gesetz verlangt,

schen Registern geschieht. Sie müſsten, weil sie oft zu produciren wären, so wie in England, auf Pergament ausgefertigt werden. Der Bielbrief, in Ermangelung dessen ein Naturalisirungspatent, müſste zuerst in diesem Documente enthalten seyn; sodann die genaue Maaſs- mit der Computations-Art derselben, sodann von Obrigkeitswegen die Reconstructionen, die Eigenthums- und Namensveränderungen und die Anzeigen, welcher Capitain

daſs wir uns den lästigen desfalsigen Zumuthungen der Prisengerichte unterwerfen sollten; allein gegen das Ende des Revolutionskrieges hatte das höchstpreiſsliche Commerzcollegium die rühmliche Aufmerksamkeit in Betreff der Beschaffenheit der vorhandenen Schiffspapiere den Rhedern bey Impetrirung der Pässe über die Principien der Prisengerichte Auskunft ertheilen zu lassen. Seit dem jetzigen Kriege fordern unsere Landesgesetze folgende Papiere für unsere Schiffe: Bielbriefe, Meſsbriefe, Kaufbriefe, lateinische Certificate, Pässe, Musterrollen, Connoissemente, und wenn es nöthig ist, Condemnationsacten, Certepartien.

das Schiff führe, darin bemerkt werden. Es versteht sich, daſs bey den Eigenthumsveränderungen nach wie vor in Rücksicht auf englische Assecuranzen und andere Hinsichten Kaufbriefe zu errichten wären, die man im Original jedesmal bey der Impetrirung des obrigkeitlichen Attestes in der Schiffsurkunde über die Eigenthumsveränderungen zu produciren hätte, allein die nie mit dem Schiffe gingen. Die Schiffsurkunde müſste, damit in den Prisengerichten die Uebersetzungskosten gespart würden, in lateinischer Sprache nach allgemein bekannten Formularen abgefaſst werden. In so ferne die Prisengerichte es nicht aufgeben wollen, die Existenz einer Condemnationsacte oder Bescheinigung am Bord zu verlangen; so müſste solche der Schiffsurkunde angehängt werden.

Nichts ist unangenehmer für die Kaufleute, als daſs Schiffe, wenn sie in ihrer Heimath einmal obrigkeitlich gemessen sind, ohne daſs der Fall einer Reconstruction eingetreten ist,

dennoch wieder in einem und demselben Lande gemessen werden, und dadurch oft Disharmonien zwischen den alten und neuen Schiffspapieren entstehen. Die Regierungen müfsten nur Schiffe von solchen Individuen messen lassen, auf welche sie sich fest verlassen könnten, und Schiffe müfsten, Reconstructionen ausgenommen, nur einmal gemessen werden.

Reisepapiere für die Schiffe.

Es wäre zu wünschen, dafs die Vereinbarung getroffen werden könnte, dafs der Hauptpafs des Schiffes in Kriegszeiten mit dem türkischen Passe vereiniget würde, wodurch von der einen Seite die Expeditionen der Papiere schneller erfolgen könnten, und von der andern Seite die Capitaine wenigere Papiere zu hüten hätten. Für die frachtfahrenden Nationen ist es von der äufsersten Wichtigkeit, wenn das jetzige rühmliche Betragen Napoleon des Ersten gegen die neutrale Flagge wieder aufhören sollte, dafs ihre Regierungen es von

Frankreich zu erhalten suchten, daſs die unten Pag. 282 angeführte Disposition in Hinsicht der Expedition der Pässe aus den Prisenverfügungen ausgemerzt würde. Zwar hat das Prisenconseil (unten Pag. 288) den Ausweg getroffen anzunehmen, daſs, obgleich in Fällen, wo die Pässe einem neutralen Schiffe auſserhalb Landes durch ihre Consuln zugestellt sind, der Paſs zwar null wird; aber die Nullität desselben durch die Regelmäſsigkeit der anderen Papiere am Bord in Folge des 2ten Art. des Reglements von 1778 ersetzt werden kann. Dies ist indeſs ein precairer Schutz, da nach französischen Gesetzen die Regelmäſsigkeit der Schiffspapiere und ihr harmonirendes Ensemble über neutral oder nicht neutral entscheiden und keine Beweise hinterher (ex post) oder durch ferneren Beweis (further proof) beygebracht werden dürfen.

Da in meinem Vaterlande sich der Hauptpaſs (der lateinische Paſs) auf das lateinische Certificat (diejenige obrigkeitliche Acte, welche

es beurkundet, daſs die gesetzlichen Eide und übrigen Erfordernisse zur Impetrirung der Pässe geleistet sind) eigentlich bezieht; so wäre es zu wünschen, daſs bey zukünftigen Verträgen mit England und anderen Mächten festgesetzt würde, dieses Document als ein Documentum relatum, da der von der höchsten Auctorität im Staate ausgestellte Paſs die Existenz desselben bezeugen könnte, nicht mit am Bord geführt werden dürfte. Es wäre überhaupt zu wünschen, daſs in den Verträgen die Anzahl der Schiffspapiere bestimmt und ihre Formen in einem Anhange zu den Verträgen bekannt gemacht würden, wie letzteres in Hinsicht einiger geschieht.

Reisepapiere für die Schiffsmannschaft.

Diese sollten gleichfalls, wo möglich, auf ein Einziges, nämlich auf die Musterrolle, beschränkt werden. Denn wenn der Capitain und die Oberofficire des Schiffes in derselben

als Nationale, und der Capitain überdies in dem Passe als solcher aufgeführt steht, wozu denn noch ihre Bürgerbriefe, wenn man es anders von den Engländern und von den Franzosen erhalten kann, daſs sie jedes Individuum, von dem eine neutrale obrigkeitliche Person es auf sich nimmt zu bezeugen, daſs solches ihr Landsmann ist, als neutral respectiren. Bis dies geschieht, muſs es freilich so bleiben wie es bisher jede Verfassung mit sich führte. Bey uns wird die Musterrolle gewöhnlich auf einem halben Bogen ausgefertigt, und es bleibt verhältniſsmäſsig wenig freier Platz auf derselben. Ich habe bey mehreren dadurch ursprünglich veranlaſsten Prisen- und Assecuranzprocessen Ursache gehabt zu bedauren, daſs dies geschieht, da die französischen Prisenverfügungen wollen, daſs alle mit der Mannschaft auf der Reise vorfallenden Veränderungen auf der Musterrolle obrigkeitlich attestirt werden sollen. Bey Sterbefällen, Entlaufungen und anderen Ursachen zu Veränderungen, legten

oft die Schiffscapitaine ihre alten Musterrollen, worauf kein Platz war, bey Seite, und schrieben, oder liefsen sich aufserhalb Landes Neue schreiben, die denn oft die schädlichsten und die kostspieligsten Folgen für sie hatten. Ich wünschte, dafs bey uns die Musterrollen wenigstens auf einem ganzen Bogen ausgefertigt würden, und dafs darauf zur Nachachtung für die Capitaine gedruckt bemerkt würde, wie sie sich in Sterbe- und Entlaufungsfällen, wie sie sich bey der Annahme von Passagieren, wie sie sich auf den Fall, wo kein Consul anwesend wäre, zu verhalten hätten, und dafs unsere Consuln sorgfältig unterrichtet würden, wie sie die Musterrollen beständig in Ordnung (en regle) zu halten hätten, und den Befehl erhielten, desfalls die genaueste Controlle über unsere Capitaine zu halten.

Sodann wünschte ich ferner, da alle Individuen am Bord eigentlich auf der Musterrolle stehen müssen, dafs auch in erforderlichen Fällen der Gesundheitspafs in Form eines

Attestes auf die Musterrolle gesetzt würde, welches aber nicht eher geschehen könnte, als bis man sich allgemein darüber verständiget hätte, daſs die Musterrolle nur bloſs bey Quarantaine-Behörden vorgezeigt werden dürfte, und zugleich zurückgegeben werden müſste. Denn wenn ein so unentbehrliches Document, wie dieses, der Unbequemlichkeit ausgesetzt seyn sollte, mit ins Land an Oberquarantaine-Commissionen geschickt zu werden; so wäre es zehnmal besser, daſs Schiffe in erforderlichen Fällen nach wie vor einen Gesundheitspaſs mit sich führten, woran, wenn er nicht retradirt würde, nicht so viel gelegen wäre, als an einer Musterrolle.

Reisepapiere für die Ladung.

Diese müſsten bloſs, was die Production derselben auf der See und in Prisengerichten betrifft, in den Connoissementen bestehen. Ich wünschte, und dies vorzüglich bey Stückgüterladungen, daſs die Vereinbarung getrof-

fen werden könnte, dafs statt des Wustes von Certificaten in allen Sprachen der Kriegführenden, auf der Rückseite der Connoissemente obrigkeitlich in lateinischer Sprache kurz attestirt würde: „die Wahrheit der in dem Connoissemente enthaltenen Anzeigen ist vor uns durch N. N. hieselbst beeidiget.“ Dies würde die Expeditionen unendlich erleichtern, die Aufhaltung der Schiffe auf der See bey Examinationen verkürzen, und sodann würden auch die Uebersetzungen und die Certificate der Consuln der Kriegführenden unnöthig seyn. Da es ein Princip aller civilisirten Staaten ist, dafs der Attest einer competenten Obrigkeit, so weit er reicht, einen unbedingten Glauben in und aufserhalb Landes hat; so ist das Verlangen seltsam, dafs obrigkeitliche Personen aus anderen Ländern — die Consuln — eins und dasselbe mit ihnen bezeugen sollen. Ich konnte nicht umhin, wie nach der Freigabe der Wattenfahrt neulich von englischen Behörden die Zumuthung geschah, dafs alle von den

Städten der Eyder (woselbst wegen der Uebermacht der Engländer zur See beynahe keine andere als neutrale Güter seyn können) nach den durch die Blockade der Elbe bedrückten Städten Hamburg und Altona geschickten Waaren mit englischen Certificaten versehen werden sollten, lebhaft an die Zeiten der Ablaſskrämerey von Tezel in Deutschland zu denken, und unter den Herrschern des Nordens uns einen Mann von Luthers Kraft zu wünschen, der uns von diesem Unwesen im allgemeinen befreien mögte.

Es war natürlich, daſs die Kaufmannschaft sich eine so exorbitante Brandschatzung nicht wollte gefallen lassen, und daſs die englische Regierung selbst solche in diesem Falle auch nicht beabsichtigen konnte.

Es versteht sich, daſs zu den Auseinandersetzungen der Ver- und Befrachter und für die sonst dabey Interessirten die Certepartien und die Manifeste und Facturen unentbehrliche Ladungspapiere bleiben; allein dem Kriegfüh-

renden müſsten die attestirten Connoissemente genügen.

Da die Natur unsere Häfen so viele Monate hindurch im Jahre blockirt; so wird es uns schwer, in dieser Hinsicht die Concurrenz mit den Engländern und Americanern in der Schifffahrt auszuhalten, indem sie in allen Zeiten des Jahres der Conjunctur nacheilen können. Um so dringender muſs die Bitte der Nordländer an ihre Regierungen seyn, durch Uebereinkunft mit den kriegführenden Regierungen das Prisenrecht und unsere Schiffspapiere zu vereinfachen.

Sir James Marriot sagte einst von dem Prisenverfahren seiner Nation, daſs man die Neutralen, indem man die Aussagen der Mannschaften zur Basis des Beweises dienen lieſs, nach der heiligen Schrift richte, ore tuo te judicabo. — Mit gröſserem Rechte können jetzt die Neutralen den Engländern dies zurufen. Bisher hatten die neutralen Regierungen die Wahrheit des Satzes: „Flagge und Paſs

sind conclusive Beweise über die Nationalität der Schiffe," vergeblich gegen die Engländer vertheidiget. Sobald sie mit Recht oder Unrecht Neutralisation witterten, bedeuteten sie den Kaufleuten: „wir müssen in das Innere der Transaction hineinblicken, her mit der Correspondence, den bezahlten Wechseln, den Contocouranten, den Policen, beschwört eure Bücher, beeidiget eure Comptoirleute," und es hatte geschehen müssen. Beym Ausbruche dieses Krieges sagten die nordischen Kaufleute, deren Eigenthum aus fremden Colonien, französisch oder holländisch documentirt zurück kam und den Engländern in die Hände fiel: „Hier ist unsere Correspondence, hier sind unsere Wechsel, unsere Contocouranten, dies haben unsere Comptoirleute beeidiget. Nach allem diesem sind die und die Schiffe, die ihr aufgebracht habt, unser Eigenthum, gebt sie uns zurück." Allein die Engländer wollten durchaus nicht in die Transaction blicken. Zum Erstaunen der Neutralen hörten sie jetzt

zum erstenmale aus dem Munde der Engländer den Satz: „Flagge und Paſs sind conclusive Beweise über die Nationalität der Schiffe.“ Mögen die zukünftigen Unterhändler, welche die Wahrheit dieses Satzes für die Neutralen gegen England zu vertheidigen haben, mit Erfolg sagen können: ore tuo te judicabo!

Die über die Vernichtung von Papieren am Bord eines Schiffes in den Prisengerichten geltenden Principien, zumal diejenigen, welche vor diesem Kriege in den französischen Gerichten vollzogen wurden, sind die gefährlichsten welche ich mir für die neutrale Schiffahrt denken kann. Sie werden nur zu oft dem Betruge Beute zuführen. Wie leicht lassen sich so corrumpirte Menschen, wie sie oft unter den Schiffsmannschaften angetroffen werden, zu falschen Aussagen verleiten. Wie unglaublich ist es an und für sich, daſs, da kein Schiff in Kriegszeiten in See geht, ohne nicht von Kapern visitirt zu werden, irgend ein Seefahrer, der einen Betrug intendirt, so dumm

verfahren sollte, im Angesicht des Feindes Papiere zu zerstöhren, da er seine schädlichen Papiere entweder mit der Post verschicken oder an seinem Leibe verbergen kann, indem die Genommenen bis jetzt nie an ihren Körpern visitirt wurden.

Ueber keinen Punct müſste daher der Beweis in den Prisengerichten nach allen Grundsätzen des Civilrechtes, reprobatione salva, vollständiger geführt werden, als über die Zerstöhrung von Papieren, und die plene erwiesene Zerstöhrung müſste nur die Confiscation desjenigen Eigenthums nach sich ziehen, auf welches die zerstöhrten Papiere Bezug hätten, und dies natürlich nur so lange der Satz: „frey Schiff, frey Gut“ noch nicht gilt.

Ueber die zweckmäſsige Verhinderung des Neutralisirens sind Bemerkungen in dem ersten Bande dieses Werkes enthalten.

Es ist zu hoffen, daſs die Engländer nach den unten Pag. 530 enthaltenen gerichtlichen Aeuſserungen jetzt ihre Anmaſsungen, von

wiedergenommenem neutralem Eigenthume Berglohn zu verlangen, sehr beschränken werden. Ueberhaupt wäre es für den Handel des Nordens ersprieſslich, wenn der Satz aufs Reine gebracht werden könnte, daſs die Captur von neutralem Eigenthume an und für sich durchaus kein Grund zur Recaptur desselben seyn dürfte. Das ganze Recht der Recaptoren müſste darauf beschränkt seyn, den Prisenmeister und seine Leute gegen ein Certificat über ihre Wegnahme an den Neutralen, zu sich nehmen zu dürfen.

Das Pag. 530 von Sir W. Scott aufgestellte Princip, daſs nur dann Bergelohn von wiedergenommenem neutralem Eigenthume verlangt werden sollte, wenn bewiesen werden könnte, daſs die Feinde das wiedergenommene Eigenthum würden condemnirt haben, ist deswegen ungerecht, weil der Wiedernehmer bloſs die Neutralität wie sein Feind, und nichts weiter, zu untersuchen hat; weil das wiedergenommene Eigenthum, welches erwiesenermaſsen

neutral und als solches sogleich freizugeben wäre, Jahrelang in einem fremdartigen Procefs über die Frage: ob der Feind es würde condemnirt haben? nicht aufgehalten werden kann, und weil, wenn auch die Frage in Hinsicht der Franzosen durch ihre Gesetze aufs Reine gebracht werden könnte, dieses, falls die Franzosen denselben Satz einführen sollten, bey dem Mangel der Engländer an geschriebenen Gesetzen und bey der öfteren Derogirung ihrer Präjudicate zu endlosen Processen führen würde.

Die englischen Principien über die Veräufserung von feindlichem Eigenthum in Transitu, sind sehr präjudicirlich für die Neutralen. Eigenthum von Eigenthümern, die den Civilgesetzen nach veräufsern könnten, welches an Neutrale verkauft und durch Cession eines Connoissements oder durch Einsendung eines Kaufbriefes an sie übergegangen wäre, müfste ihnen in keinem Prisengerichte aberkannt werden können.

In Hinsicht der Frachten sollte man von den Prisengerichten verlangen, dafs jedesmal wenn der Captor die Ladung löschen dürfte, die volle Fracht dem Schiffe zu bezahlen sey. Die Engländer respectiren so ziemlich den Satz, dafs Captur Auslieferung der Ladung sey und dafs der Captor den Feind repräsentire und seine Verbindlichkeit auf sich nehme, Aus diesem Satze folgt indefs obige Forderung; denn der Befrachter hat dem neutralen Capitain die Fracht zu bezahlen, die Ladung mag so viel werth seyn wie die Fracht oder nicht, und der Kriegführende kann kein gröfser Recht haben wie sein Feind, der Befrachter. Es müfste durchaus nicht erlaubt seyn, dafs bey Restitutionsfällen die Captoren damit freykämen, blofs den oft auf einer von Kaufleuten entblöfsten Felseninsel taxirten Werth von aufgebrachtem Eigenthume oder das Verkaufs-Netto provenu nach Abzug aller ihrer ins Wilde hinein gemachten, ihrer Captur wegen veranlafsten Kosten bezahlen zu dürfen. Der durch

Production von Preiscouranten oder anderweitig erwiesene Werth im Bestimmungshafen, müſste immer die Basis des zu restituirenden Waarenbelaufes abgeben, und der Einkaufspreis der Schiffe und die darauf verwandten Summen nach Abzug eines billigen Rabatts für Abnutzung zum wenigsten den zu restituirenden Werth der Schiffe bestimmen.

Bey den Franzosen ist es an und für sich eine lobenswürdige Einrichtung, daſs von dem Captor bey der Wegnahme sogleich auf der Stelle ein Protocoll über die Ursache der Wegnahme und die sie begleitenden Umstände abgehalten und von den vornehmsten Officieren des Captors unterzeichnet werden muſs. Diese Einrichtung müſste man bey allen Nationen einzuführen suchen. Die in einem solchen Protocolle angegebenen Ursachen müſsten das einzige Fundamentum agendi gegen die Prise abgeben dürfen. Bey den Engländern hat der Captor bloſs bey dem Einlaufen mit der Prise seine Declaration zu machen, und Juristen

überlegen dann, ob und welche Condemnationsgründe existiren. Für den Captor ist das Aufbringen der Schiffe ein wahres Lotteriespiel. Er thut es auf gutes Glück, in den wenigsten Fällen würde er im Stande seyn, bestimmte Klagegründe gegen das aufgebrachte Schiff anzugeben. Ich habe diesen Punct schon im ersten Theile berührt, und komme jetzt darauf zurück, um die Beschwerden der Kaufleute zur Sprache zu bringen, daſs den Kosten der Captoren vor den ihrigen und oft vor den Frachtforderungen die Priorität eingeräumt wird.

Wer soll in Fällen, wo die Schiffe freygesprochen werden, dann die Kosten der Captoren, wenn sie bona fide und nach Inhalt der Kaperinstructionen gehandelt haben, bezahlen?

Ich antworte: der Staat, dem zum Besten die Untersuchung des verdächtigen aber neutral befundenen Eigenthums angestellt wurde.

Prisengrundsätze der Engländer und Franzosen während des Revolutionskrieges.

Die englische Admiralität reclamirte in Fällen, in welchen England neutral war, die Buchten, welche das Meer in England bildet, als neutrales Seegebiet; allein die Engländer respectirten in Folge ihrer Kaperinstructionen nur die Mündungen neutraler Flüsse und die Einfahrten der neutralen Häfen als neutral. Das Prisenconseil dagegen hat den Satz angenommen, daſs das Meer in einer Entfernung von 2 Lieues von der Küste neutraler Länder, neutral sey.

Bey den Engländern haftete in Fällen, wo den Neutralen aus Schuld oder Versehen Schaden zugefügt wurde, beynahe ohne Ausnahme nur der, welcher den Schaden zufügt, oder sein Auftragsgeber; in Frankreich aber unmittelbar der Staat, falls der Schade durch Staatsschiffe veranlaſst war. Die Engländer visitirten neutrale Convoys, die Franzosen

haben es noch nie gethan, sondern sie immer respectirt.

Die Engländer respectirten jedes von einem Neutralen gefahrene Schiff als neutral, wenn es nur nicht von ihren Feinden in einem neutralen Hafen condemnirt war; die Franzosen dagegen condemnirten alle von Neutralen geführte Schiffe, welche zu irgend einer Zeit des Krieges einen feindlichen Eigenthümer gehabt hatten, mit Ausnahme der von ihnen oder ihren Alliirten gekauften Prisenschiffe. Die Engländer dehnten den Namen Contrabande bey Bestimmungen nach feindlichen Kriegsschiffshäfen beynahe auf alle Waaren aus, die zu Schiffsausrüstungen und Schiffsbedürfnissen gebraucht werden konnten; die Franzosen hingegen suchten, wenn sie nicht durch das Jus talionis über die Linie des Rechtes hingerissen wurden, die mehrsten Schiffsbedürfnisse von den Contrabanden auszuschliefsen. Die Franzosen condemnirten Schiff und Ladung, wenn die darunter befindliche Contrabande $\frac{3}{4}$ des

Werthes der Ladung ausmachte, sonst nur die Contrabande; die Engländer dagegen alles dem Eigenthümer der Contrabande zugehörige, in der Unternehmung engagirte Eigenthum. Bey Vorkaufsfällen bezahlten die Engländer nur 10 Procent auf den Facturenbelauf, mit Ausnahme der Assecuranzprämie bey eigenen Assecuranzen; die Franzosen dagegen bezahlten den erwiesenen Werth der Waaren in ihrem Bestimmungshafen.

Die Franzosen sahen keinen für neutral an, der nicht aus einem neutralen Lande gebürtig oder vor Ausbruch des Krieges aus einem feindlichen Lande emigrirt und in einem neutralen Lande ansäſsig geworden war. Der Engländer dagegen sah alle Individuen, welche in neutralen Ländern sich niedergelassen hatten, für neutral an, wenn sie nur nicht als Neutrale den ihrem Vaterlande in Friedenszeiten eigenthümlichen Handel fortsetzten, erlaubte übri-

gens aber den Neutralen nur unter wenigen Ausnahmen den Aufenthalt und die Geschäfte in feindlichen Ländern, und beurtheilte die Consuln nach den Ländern, in welchen sie angestellt waren. Die Franzosen liefsen die Entscheidung der Frage, neutral oder nicht neutral, gänzlich von den nach ihren Reglements erforderlichen Schiffspapieren abhängen, und erlaubten nur die Beybringung von Beweisen ex post, wenn die ursprünglichen Papiere durch eine vis major verloren gegangen waren. Die Engländer waren sehr nachsichtig in Hinsicht der Fehlerhaftigkeit der Papiere, liefsen nie den Beweis allein von denselben abhängen, sondern verbanden ihn mit dem aus den Depositionen der Mannschaft hervorgehenden Beweise; erlaubten, wenn der ganze Beweisbestand unzulänglich war, falls keine mala fides der Parteien angenommen wurde, allemal den Beweis ex post, oder further proof durch Beybringung von Affidavits mit der

geführten Correspondence, den bezahlten Wechseln und den Policen. Die Engländer erlaubten in einem Falle von absichtlicher Vernichtung der Papiere nicht die Wohlthat des ferneren Beweises; die Franzosen condemnirten dagegen in erwiesenen Fällen dieser Art Schiff und Ladung. Die Engländer nahmen es sich heraus, von den wiedergenommenen neutralen Schiffen Berglohn zu verlangen; die Franzosen thaten dies nicht, sondern untersuchten bloſs die Neutralität. Die Engländer condemnirten bey weitem nicht bey allen Fällen, wo sie die Ladungen condemnirten, auch die Schiffe; die Franzosen thaten es häufiger. Die Engländer waren weniger ungerecht bey Frachtforderungen der Neutralen, wie die Franzosen. Sie respectirten, mit Ausnahme der im feindlichen Küsten- und Colonialhandel angetroffenen neutralen Waaren, die neutralen Waaren von feindlichem Ursprunge. Die Franzosen thaten dies nach Abolition des Gesetzes

vom 29sten Nivose des Jahres 6 durchgängig. Die Engländer untersagten eigenmächtig den Neutralen den Handel von einem feindlichen Hafen nach einem andern desselben Landes, vorzüglich von der Colonie nach dem Mutterlande; die Franzosen nach Abolition des ebenbenannten Gesetzes auf keine Weise. Die Engländer dehnten ihre Blockadengesetze für Neutrale auf eine in dem Völkerrechte beyspiellose Weise aus; die Franzosen suchten das Blockadenrecht auf wirklich belagerte und berannte Plätze zu beschränken, und die Principien der Tractaten über diese Materie allgemein geltend zu machen.

Dies war die Differenz des Betragens am Ende des vorigen Krieges; wie ist sie jetzt bey diesem Kriege um Malta?

Die Engländer haben diesen Krieg mit einem Riesenschritte in ihrem Seedespotismus

eröffnet, der die ganze civilisirte Welt hätte allarmiren sollen. Die Blockade der Elbe und Weser, welche über friedliche Gegenden alles Elend des Krieges verbreitet, und die barbarische Anwendung der Kriegsrechtsprincipien auf die aus dieser Blockade entstehenden Rechtsfälle, wird auf immer ein Flecken in den englischen Annalen bleiben, und Maaſsregeln der Art werden am Ende alle Völker gegen England bewaffnen. Sie haben am Ende des vorigen Krieges ihre Prisengerichtsverfassung in einigen Stücken verbessert und ihre Vice-Admiralitätsgerichtsstellen mit besseren Subjecten besetzt, als dies im vorigen Kriege der Fall war; allein sie haben auch nicht ein Haarbreit von ihren Seeanmaſsungen nachgegeben. Vielmehr haben sie das Princip, daſs die Schuld mit der Contrabande abgelegt würde, welches bis jetzt immer gegolten, in Hinsicht der Ladungen nach feindlichen Colonien gesetzlich aufgehoben und festgesetzt, daſs die Schuld

noch auf der Zuhausereise fortdauren solle, und haben sowohl im Parlament als in Gerichten den russischen Tractat von 1801 sehr ungünstig für den Norden interpretirt und die Frachtforderungen des Nordens noch mehr wie bisher verkümmert, und selbst auf Anhalten ihrer eigenen Landsleute ihre Priseneinrichtung nicht verbessern wollen.

Den 2ten Aug. 1802 nämlich überreichte Capitain Hervey eine von 3 Admiralen und 23 Capitainen unterschriebene Bittschrift im Unterhause, die darauf antrug, daſs die zur Untersuchung des Marinewesens niedergesetzte Commission auch auctorisirt werden mögte, das Verfahren in Prisensachen zu untersuchen, um solche Anordnungen vorzuschlagen, die ihr nach angestellter Untersuchung rathsam scheinen mögten.

Bey der Verhandlung setzte man sich aber aus

allen Kräften dagegen, diesem beständigen Gegenstande der Beschwerden der Neutralen eine andere Form zu geben.*)

Was hat Frankreich dagegen gethan? Frankreich hat zur See in europäischen Gewässern auch nicht ein einziges neutrales Schiff angehalten. Obgleich die Franzosen durch Kaperey dem Feinde eben so viel schadeten, wie im vorigen Kriege; so haben sie doch die neutrale Flagge, wo sie solche auf der See nur erblickten, respectirt. Dieses Betragen ist einzig in den Annalen Frankreichs, und die

*) Da dieses Werk hauptsächlich für die Kaufleute geschrieben ist, die sich bey Reclamprocessen doch an Advocaten, welche bey den Prisengerichten angestellt sind, wenden müssen; so übergehe ich in diesem Werke die Materie von dem Prisenprocesse, um bey einer anderen Gelegenheit meine Nachrichten und Bemerkungen darüber mitzutheilen.

nordische Geschichte wird deshalb um so dankbarer den Namen Napoleon des 1sten verewigen, weil nie in einem höheren Grade Seegreuel gegen den Norden verübt wurden, als unter der Regierung, von welcher Napoleon sein Vaterland befreite, und weil überhaupt die Beschwerden des Nordens gegen das vormalige Prisenverfahren Frankreichs sich über viele Puncte erstreckten. Möge es dem Genius der Menschheit gelingen, denjenigen, welche bey der Friedensstiftung zwischen Frankreich und England wirksam seyn werden, die Kraft zu verleihen, die verhaſste Privatkaperey zu vertilgen und für den Seehandel aller Länder einen Seecodex zu bewirken, der den aus den Entscheidungen der Prisengerichte sich für die Neutralen ergebenden Bedürfnissen angemessen ist, wenn es auch zu kühn seyn sollte, zu hoffen, daſs die Grundsätze der bewaffneten Neutralität ihr Recht gegen Vorurtheile und gegen das individuelle

Interesse durch friedliche Discussionen erringen werden.

Practisches Seerecht
der
Engländer und Franzosen,
in Beziehung auf neutrales Eigenthum.

Jam vero illud stultissimum, existimare, omnia justa esse, quae scita sint in populorum institutis atque legibus.

Cicero.

EILFTER ABSCHNITT.

Von Contrebanden.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Dieser Gegenstand ist einer der wichtigsten, welcher in den Verhältnissen der Neutralen zu den Kriegführenden vorkommen kann.

Die mit England geschlossenen Tractaten des siebenzehnten Jahrhunderts waren den Neutralen in Hinsicht des Handels mit contrebanden Artikeln sehr günstig, und man dachte nicht ganz so wie heutiges Tages über diese Materie in England.

Der berühmte Richter der Admiralität Sir Leoline Jenkins *) ertheilte an die Regierung folgendes Gut-

*) Life of Sir Leoline Jenkins Tom 2. pag. 751.

achten de dato Doctor-Commons den 29sten August 1674, über diese Materie. Ein englischer Kaufmann hatte mit Stockholmer Kaufleuten über eine jährliche Lieferung einer grofsen Quantität von Pech und Theer an ihn contrahirt. Er liefs in Folge dieses Contracts eine Quantität davon für seine Rechnung in das schwedische Schiff Bergstadt nach Rouen verladen. Die Spanier brachten das Schiff nach Ostende auf und condemnirten die Ladung, weil zu Folge eines speciellen Befehles des Gouverneurs der spanischen Niederlande, Pech und Theer für Contrebande zu halten wären.

Sir Leoline Jenkins bemerkt der Regierung darüber:

Es kann gar keinen Vorwand geben, Pech und Theer, welches den Unterthanen Sr. Majestät gehört, zu Contrebande zu machen, da diese Waaren nicht in den bestehenden Tractaten mit Spanien als Contrebande aufgerechnet sind. Der einzige scheinbare Einwurf gegen die Supplicanten besteht darin, dafs diese Waaren nicht am Bord eines englischen, sondern eines schwedischen Schiffes gefunden wurden; allein es ist unwahrscheinlich, dafs Schweden in einem Tractate mit Spanien seine eignen Landesproducte als Contrebande aufzuführen gestattet haben sollte. Da

diese Waaren durch ein unfreies Schiff nicht unfrei geworden sind; so können sie nur nach dem Völkerrechte betrachtet werden, und nach demselben, denke ich, kann in diesem Falle nichts für contreband erachtet werden, als welches directe und unmittelbar zum Kriege zu gebrauchen ist, ausgenommen bey belagerten Plätzen oder zu Folge einer allgemeinen Bekanntmachung der Spanier an alle Nationen, daſs sie Pech und Theer condemniren würden, wo sie es träfen.

Im vorigen Jahrhunderte vermehrte sich der Catalog der Contrebanden. Die gerichtliche Theorie über die Contrebande ist indeſs lange sehr schwankend gewesen, und hat sich nach den jedesmaligen Verhältnissen von England gebildet.

Eines der auffallendsten Beispiele davon aus der ältern Prisengeschichte ist der von Behmer angeführte Fall des preuſsischen Schiffes die Zwillinge, Capitain F. Kruth. *)

Dieses nach Stettin zu Hause gehörende Schiff versegelte mit einer dem Rheder des Schiffes zugehörigen Holz-Ladung, versehen mit einem gehörigen Paſs und beeidigten Certificat über die Ladung von

*) Behmeri novum jus controversum, pag. 102.

Stettin nach Brest 1747, und wurde auf dieser Reise von den Engländern genommen. Bey der damaligen Absicht Friederichs des Einzigen, Repressalien gegen England gebrauchen zu wollen, liefs der König sich über diese Wegnahme Bericht abstatten. In dem von den Engländern für sehr berühmt ausgegebenen Memoire einiger ihrer Rechtsgelehrten vom 15ten Juny 1753 über die Behauptungen des Königs von Preufsen suchte man diese Aufbringung mit einigen hingeworfenen Bemerkungen zu rechtfertigen. In dem darauf dem Könige zum 2ten male abgestatteten Berichte heifst es über diesen Fall:

„Ungeachtet nun beides, Schiff und Ladung, „zur freien ungehinderten Passage allerdings genug„sam qualificiret, das Holz an sich auch schlechter„dings keine contrebande Waare gewesen, ist es „dennoch auf der Hinreise nach Brest den 12ten Aug. „1747 von dem englischen Kaper, Prinz Friederich, „commandiret durch den Capitain Heinrich Norris, „angehalten. Was für Menées und Concussionen „derselbe anfänglich angewendet, dieses Schiff und „die Ladung, allenfalls gegen Behandlung an sich „zu bringen, solches ist aus der umständlichen ange„fügten, an Eidesstatt niedergelegten Declaration des „Schiffers Franz Kruth zu ersehen, nach welcher man

„denselben sechs Wochen, ohne ihn zu verhören,
„(welches sonst längstens binnen 48 Stunden geschehen mufs) im Hafen liegen lassen, um ihn dadurch „zur Verhandlung des Schiffes und der Ladung zu „forciren; und wie dieses nicht reussirte, hat der „Kaper ihm alle weggenommene Documente wiedergeben und ihn ziehen lassen zu wollen offeriret, „wenn er ihm nur einen Revers ausstellen wollte, „dafs er nichts an ihn, den Kaper, wegen dieser „Aufbringung zu fordern hätte. Als aber auch „dieses nicht angenommen, und immittelst auf Ew. „Königl. Majestät Befehl Höchstderoselben Legations-„Secretair Michell, zu London, sich in der Sache „interessiren müssen, hat der Kaper nochmals den „10ten October 1747 durch seinen Agenten, Baker, „dem Schiffer dessen Documente freiwillig zugestellet,*) ohne Kosten, noch Quitung oder Revers „zu fordern, und die auf dem Schiffe bestellte Wache „abgehen lassen. Als aber der Schiffer auf Ersetzung „der Schäden und Kosten unverrückt bestanden, sind „ihm erst eine geraume Zeit nachher auf vorgezeigten Befehl des Admiralitätsgerichts in Dr. Commons,

*) Eben dieses geschah bei der schwedischen Convoi. Man sehe den 1sten Band pag. 204.

„die ihm vorhin von dem Agenten des Kapers frei-
„willig zurückgelieferten Documente von neuem
„weggenommen, und die Wache wiederum auf sein
„Schiff gesetzt, auf eine unerhörte Art ihm bey dem
„Verhör in Dr. Commons, ein Dollmetscher sowohl,
„als Communication des Protocolls, auch die voll-
„ständige Verzeichnung seiner Defension geweigert,
„darauf die Sache mittelst einer enormen Protraction,
„vom 10ten Nov. 1747 bis zum 5ten April 1748
„unentschieden gelassen, und erst um diese Zeit
„dem Schiffer intimirt worden, daſs man die ganze
„Ladung confiscirt, ihn in alle Kosten condemniret,
„und ihn noch dazu, wider alle sonstige Coutumes,
„der Fracht verlustig erklärt habe, welches alles auf
„einseitige Narrata des Kapers, ohne gehörige In-
„struirung des Processes geschehen, worauf denn
„der Kaper, um Unrecht mit Unrecht zu häufen, die
„confiscirte, ihm zugeſprochene Ladung, noch volle
„49 Tage am Bord des Schiffes gelassen, welches, ob
„es schon ganz neu, dennoch durch das lange Liegen
„dergestalt auſserordentlich schadhaft geworden, daſs
„zuvor, ehe es wieder auslaufen können, daran eine
„considerable Reparatur geschehen müssen."

„Nun ist dieses Verfahren auf keine Weise zu
„rechtfertigen. Es ist auch in der Sentenz des Admi-

„ralitätsgerichts vom 22sten März 174⅞ Ratio Con-
„fiscationis der Holzladung nicht etwa darinnen

„dafs solche nicht auf Risico des Stettinschen
„Kaufmannes Graeffe geladen,

„sondern blofs darinnen gesetzet:

„weil Holz contrebande Waare, mithin con-
„fiscable und condemnable sey;

„deren Ungrund jedoch hinlänglich aus der positiven
„Declaration des grofsbritanischen Hofes und aus den
„conformen See Traités in der Deduction dargelegt
„worden."

Die Tractaten des 17ten Jahrhunderts hat man in dem 18ten Jahrhundert auf eine Weise in den englischen Gerichten interpretirt, dafs beinahe aller durch dieselben entstandene Vortheil verschwunden ist. Sir J. Marriotts Entscheidung über die Auslegung des Tractats mit Holland mag von vielen andern Fällen hierüber zum Beweise dienen.

Dieselbe erfolgte in dem Falle des Schiffes Vryheid den 2ten Dec. 1778 im americanischen Kriege.

Dies war ein holländisches Schiff, *) genommen den 26sten August durch den Königl. Cutter, the Kite, Commandeur-Lieutenant Trollope, von Riga

*) Hamburger Addrefscomtoir-Nachrichten von 1777.

nach Rochefort bestimmt. Die Ladung bestand in 71 Masten, etwa 90 Fuſs lang, brauchbar für Kriegsschiffe vom ersten Range, 12 kleineren Masten, 460 Bootsmasten, 100 Sparren, 2900 Diehlen, geladen durch Blanchenhagen zu Riga, welcher dem Schiffer befahl, zu Helsingör anzulegen, und sich von dem französischen Consul, in Ansehung seiner Bestimmung, Verhaltungsbefehle geben zu lassen. So lautet des Schiffers Aussage, und daſs ihm solchemnach der französische Consul angewiesen habe, die Schiffsmaterialien nach Rochefort zu fahren, wo er von einem Mackler vernehmen werde, an wen er solche abzuliefern habe. Der holländische Capitain reclamirte sein Schiff als holländisches Eigenthum, indem er einen Paſs von den Staaten nebst gehörigen Documenten habe, so auch die Ladung, als privilegirt durch den Tractat vom 11ten Dec. 1674, nebst sämmtlichen Kosten und Schäden. Der Anwald des Wegnehmers willigte in die Zurückgabe des Schiffes und der Fracht; bat aber, daſs die Schiffsmaterialien, als für Rechnung des Königs von Frankreich, mögten condemnirt werden. Er bestand sehr darauf, es sey niemals ein Privilegium ertheilt worden, welches den Holländern gestatte, die Schiffsmaterialien der feindlichen Regierung zu verfahren; an ein Privilegium von so

weitem Umfange, als man sich anmaſse, habe keiner von den contrahirenden Theilen gedacht, welche eben zu der Zeit im Begriff waren, eine Of- und Defensiv-Allianz zu schlieſsen, und die Sache so ansahen, als wenn sie einerley Freunde und einerley Feinde haben würden. Die groſse Föderal-Vereinigung zwischen England und Holland ist seit der Zeit, wo möglich, noch mehr befestiget worden. — Von Seiten des Reclamanten wurde der 4te Artikel des Tractats angezogen, wo es heiſst: „daſs Masten, Planken, Bretter, und Balken von allerley Holz, und alle andere Materialien zum Schiffbau oder zur Ausbesserung gehörig, als völlig freyes Gut anzusehen sind, so daſs solche von den Unterthanen der Staaten mögen frey gefahren und transportirt werden, selbst nach solchen Plätzen, welche den Feinden besagter Sr. Majestät unterworfen sind; belagerte, blockirte oder investirte Plätze allein ausgenommen.“

Der Anwald der Admiralität movirte, daſs die Schiffsbaumaterialien, nach einer unpartheiischen Taxation, für die Königl. Flotte mögten verkauft, und Fracht und alle Kosten des holländischen Reclamanten zu dem Kaufpreise geschlagen werden.

Der Richter erklärte seine Meinung in folgenden Worten: Diese Frage von der gröſsten Nationalwich-

tigkeit, kommt, meiner Meinung nach, auf eine grofse Ausdehnung eines viel in sich begreifenden Arguments an. Um dem Tractate von 1674 seine ganze Stärke zu geben, als auf welchen die Reclamanten, als den stärksten Grund ihrer Ansprüche, sich berufen, mufs der 4te Artikel in seiner Verbindung angeführt werden. Nämlich der Artikel I. stipulirt Freiheit, alle Arten von Handel zu treiben. Art. II. „Diese Freiheit der Handlung soll durch keinen Krieg „in keiner Art von Waaren unterbrochen werden, „sondern sich auf alle Bequemlichkeiten erstrecken, „welche in Friedenszeiten verfahren werden mögen; „diejenigen allein ausgenommen, welche unter der „Benennung von Contrebande beschrieben worden.“ Nun folgt der 3te Artikel, welcher bestimmt, was Contrebande seyn soll, und wo besonders alle Arten Waffen und groben Geschützes, namentlich angezeigt werden, und zuletzt in allgemeinen Worten „alle „andere Werkzeuge des Krieges.“

Der 4te Artikel handelt negativ von Contrebande, und Masten u. s. w. werden von Contrebande ausgenommen.

Nach dem allgemeinen Gesetze und den Gebräuchen der Nationen (Tractaten und aufserordentliche Stipulationen ausgenommen) giebt es zweierley Sachen,

die confiscable sind. Erstlich alle diejenigen überhaupt, welche dem Feinde gehören, und am Bord des Schiffes von einem Freunde gefunden werden; zweitens solche, welche zwar einem Freunde gehören, aber dem Feinde zur Fortsetzung des Krieges behülflich sind. Diese letztern sind Contrebande; so daſs eine von den Ideen, die mit dem Worte Contrebande oder Ausnahme von Contrebande unzertrennlich verbunden sind, diese ist, daſs die ausgenommenen, oder nicht ausgenommenen Güter einem Freunde gehören. Und hieraus erhellet, daſs die Güter holländischer Unterthanen, welche insbesondere oder überhaupt im 3ten Artikel benannt worden, Contrebande sind; und daſs durch Masten u. s. w., und alle andere zum Bau oder zur Ausbesserung eines Schiffes erforderliche Materialien, die der 4te Artikel ausnimmt, solche Masten u. s. w. verstanden werden, welche gleichfalls einem Freunde gehören, und den gewöhnlichen Weg des Handels gehen, als ordinaire Waaren und zu kaufmännischen Zwecken. Dies muſs der natürliche Sinn der Stipulation seyn. Denn die Gewährung eines Rechts, für den Feind der Königl. Schiffswerften der privilegirte Zubringer zu seyn, würde Gelegenheit geben, sich als feindselig zu betragen; würde jede Idee von Allianz und Confödera-

tion der contrahirenden Partheyen vertilgen, und die Föderal-Union auf die gegenseitige kriegführende Macht übertragen.

Der grofse Beweis ist dieser, dafs alle vorhandenen Handlungstractaten und Of- und Defensiv-Allianzen, wie ein einziger Contract, uno contextu anzusehen sind, und dafs der Geist der Föderal-Union den Buchstaben erklären mufs; so dafs kein Tractat und kein Artikel des Tractats als selbstständig, und als von den übrigen abgesondert, betrachtet werden mufs.

Der geheime Artikel von Westminster 1673. 4. ist so nachdrücklich als möglich. Die Worte sind: „Keiner von besagten Partheien soll den Feinden der „andern Parthey, wer sie auch seyn mögen, irgend „einen Beistand, Begünstigung oder Rath, weder „directe noch indirecte, weder zu Lande, noch zu „Wasser ertheilen, auch nicht gestatten, dafs irgend „jemand von seinen Unterthanen solches thue; so „soll auch keiner dem Feinde irgend einige Schiffe, „Soldaten, Schiffsleute, Provision, Geld, Kriegs„geräthe, Pulver, noch irgend etwas, das zum „Kriegführen erforderlich ist, weder selbst fourniren, „noch zugeben, dafs die Unterthanen und Einwoh„ner ihrer Staaten und Länder solches thun mögen.“

— Es ist aber augenscheinlich, daſs man Schiffe stückweise, und doch eben so vollständig fourniren kann, als wenn sie mit aller ihrer Ausrüstung aus dem Texel segeln.

Wenn ein holländisches Schiff Masten zubringt, ein andres Anker, ein andres Tauwerk, ein andres Segel, ein andres Schiffsgerippe (und ein solches ist jetzt genommen worden, nach dem Maaſse eines Schiffes von 70 Canonen) so kann sehr wohl stückweise eine ganze Flotte von Holland aus dem Könige von Frankreich zugebracht worden.

Es konnte nie die Absicht der contrahirenden Partheien seyn, daſs holländische Schiffe, oder Englische, vice versa, den Transport für eine feindliche Regierung übernehmen, und deren Kriegsgeräthschaften zu Lande oder zu Wasser frey verfahren sollten.

Auſserdem ist die Gewohnheit der Völker der beste Ausleger aller Contracte, und es ist von jeher üblich gewesen, dem holländischen Frachtfahrer den feindlichen Kriegsvorrath und seine Fracht zu bezahlen, und die Beispiele eines Gebrauchs, wobey man es durchgehends im vorigen Kriege hat bewenden lassen, sind eben so viel werth, als alle Raisonnements eines Grotius und Puffendorf.

Wenn decretirt wird, Schiffsbaumaterialien dem

Publicum zu verkaufen, und Fracht nebst allen zufälligen Kosten, wie zwischen Kaufmann und Kaufmann, zu einem Theile des Kaufpreises zu machen; so geniefst der Frachtfahrer das Beneficium des Tractats; der grofse Gegenstand ist sein Frachthandel; man gebe ihm den, so hat man dem Sinne des Tractats Genüge gethan.

Nach dem 24sten Artikel des Tractats zu Breda können im Fall der Noth „die Personen der Kauf„leute, Schiffer und Seeleute von einer Parthey, „wie auch ihre Schiffe, Güter und Waaren in dem „Hafen der anderen Parthey angehalten, und im „Kriege gebraucht werden, oder zu irgend einem an„dern Behuf bey einem aufserordentilchen Nothfalle, „und sodann soll billige Satisfaction geschehen.“

Holland kann, in einem solchen Nothfalle, englische Schiffe und Seeleute pressen, und vice versa kann England ein gleiches thun. Der casus foederis existirt jetzt: Die Grofsbrittanischen Länder in America und ihre Handlung zur See sind von Frankreich angegriffen. Von der Nothwendigkeit kann und mufs nur diejenige Parthey urtheilen, die um Beistand ansucht, denn wenn es erst auf die andere alliirte Parthey ankommen sollte, über einen solchen Nothfall zu urtheilen; so würde diese in ihrer

eigenen Sache urtheilen, und dem Contract auswei-
chen.

Wenn es einmal so weit kommt, so mag mit gleichen Gründen und mit eben dem gesunden Verstande auch folgendes urgirt werden. „Ich sage: „ich bin in Noth und bedarf eures Beistandes.“ Ihr erwiedert: „Ich sey nicht in Noth, und ihr „wollt mir nicht beystehen.“ Die Antwort ergiebt sich von selbst: „Ich kenne am besten meine Be„dürfnisse, die ich fühle, und nicht ihr. Wollt „ihr mir also mein Gesuch nicht bewilligen, so „bewillige ich auch das Eurige nicht. Alles ist „gegenseitig. Da ihr mir nicht einräumen wollt, „daſs ich in Noth bin, so bin ich in die Noth„wendigkeit gesetzt, euch euer Privilegium zu „verweigern.“

Was England betrifft, so hat solches das Privilegium dieses Tractats nicht mehr als einmal (vor mehr als hundert Jahren) genossen. Holland hingegen hat dasselbe so oft benutzt, daſs es solches beinahe abgenutzt hat.

So wie die Sachen jetzo stehen, kann England, (bey seiner so auſserordentlichen Situation, welche keine von den contrahirenden Partheien mit aller Ausschweifung der Einbildungskraft sich als mög-

lich denken könnte, verwickelt in einem bürgerlichen Kriege mit seinen Untethanen auf dem ganzen festen Lande im englischen America, und angegriffen, zuerst heimlich und nachher auch öffentlich) das Privilegium nicht einräumen, Schiffsbaumaterialien im allgemeinen zu verfahren, ohne seine Brust allen seinen Feinden ohne Vertheidigung bloſs zu geben.

Es sieht sich nach allen Regeln der Selbstvertheidigung genöthigt, den Gegnern das Schwerdt aus der Hand zu winden, mag auch, wer da will, sich hineinmengen.

Der Richter decretirte, das Schiff solle den holländischen Reclamanten, nebst dem Werth der Ladung zurückgegeben; die Schiffsmaterialien wie vormals üblich gewesen, für den König gekauft und die Fracht nebst den Kosten und Schäden so wohl des Wegnehmers als des Reclamanten, von Sr. Majestät bezahlt werden. Von diesem Ausspruche wollte der Anwald des Wegnehmers appelliren; allein, das Gericht befahl, die Vollziehung desselben nicht aus zu setzen.

Nach dieser historischen Digression wende ich mich jetzt zu den Entscheidungen aus dem vorigen Kriege.

Man scheint annehmen zu können, daſs die Engländer drey verschiedene Arten von Contrebanden statuiren.

Erstens: Contrebande im allgemeinen, Directe Contrebande. Belli instrumenta, z. B fertige Waffen.

Diese sind confiscable, so bald sie nach einem feindlichen Lande, gleichviel nach welchem Hafen, bestimmt sind.

Zweitens: Artikel, die nur dann Contrebande sind, wenn sie nach Häfen gehen, wo auſser Kauffahrdeischiffsausrüstungen Kriegsschiffsausrüstungen statt finden.

Drittens: Solche die nur Contrebande sind, wenn sie nach einem Hafen gehen, wo vorzugsweise Kriegsschiffsausrüstungen statt finden. z. B. Pöckelfleisch, Schiffskäse.

Bey der Verführung von Waaren, die etwa Contrebande seyn können, ist es natürlich eine Hauptregel, worauf ohnehin die beikommenden Obrigkeiten, so viel sie können, sehen, daſs keine Waaren in einem Schiffe verfahren werden, die zu Folge der Tractaten des Landes, dem entweder das Schiff oder die Waaren angehören, Contrebande sind.

Nach den in dem französischen Revolutionskriege

geäußerten Grundsätzen sind bey den Engländern jetzt diejenigen neutralen Schiffe noch confiscable, die dem Eigner des Schiffes zugehörige Contrebande den Feinden zuführen. In früheren Kriegen wurden die Schiffe, welche den Feinden Contrebande zuführten, die Ladung oder ein Theil derselben mogte dem Rheder des Schiffes zugehören oder nicht, in den englischen Gerichten confiscirt. In dem Revolutionskriege sind bloß in dem letzteren Falle die Contrebanden confiscirt, die Schiffe freigegeben, jedoch solche in die Kosten condemnirt, und ihnen ist für die genommenen contrebanden Güter keine Fracht bezahlt. Dies ist die allgemeine Regel gewesen. Jedoch sind bey Fällen, wo simulirte Ausclarirungen und dergleichen Nothbehelfe von Seiten der Neutralen stattfanden, auch die Schiffe confiscirt worden. Wie dies der Fall den 3ten July 1794. in der Admiralität mit dem Schiffe Eliza, Capitain Holtz war.*) Im Fall mehrere Rheder eines Schiffes vorhanden sind und nur einer oder einige von ihnen Contrebande in das gemeinschaftliche Schiff geladen haben; wird nur ihr Antheil an demselben condemnirt und der unschuldige Theil erhält, wenn er be-

*) Robinsons Reports, 1ster Band pag. 91.

weisen kann, daſs er von der Verladung nichts gewuſst hat, von der verkauften Prise sein Quotum zurück. Man sehe Sir William Scotts Entscheidung über das Schiff, der junge Tobias, Capitain Hilcken, vom 10ten May 1799.*)

Bey dem Falle des schwedischen Schiffes Sara Christina, Capitain Görgensen, in welchem zu Folge der Papiere und Aussagen Schiff und Ladung einer und derselben Person gehörten, wurde dennoch das Schiff, allein nur ex capite gratiae freigegeben, weil der Richter Verdacht hegte, daſs bloſs die Ladung neutralisirt sey.**) In Hinsicht der Contrebande haben die Engländer bey europäischen Reisen den Grundsatz, daſs sobald die Ladung aus dem Schiffe ist, die Schuld des Schiffes, solche verfahren zu haben, aufhört, und daſs die für Contrebande eingekaufte Retour-Ladung nicht durch die Confiscabilität der Ausladung afficirt wird. Allein bey auſsereuropäischen Reisen erfolgt die Confiscation. Das jetzige Gesetz über diesen Punct in Betreff der Colonialfälle ist in dem ersten Theil Pag. XXIII ent-

*) Merkwürdige Entscheidungen der Prisengerichte pag. 94.

**) ibidem pag. 183.

halten. Sir William Scott berührte diese Sache in dem Falle Nancy Capitain Knutsen.*)

In dem Falle des dänischen Schiffes Margaretha Magdalena, Capitain Predborn, welches auf einer Retourreise von Ostindien genommen wurde und welches Sir William Scott zwar den 15ten August 1794. freygab, sagte er indefs **) über die Verschiffung von contrebanden Artikeln unter der ausgehenden Ladung:

Es ist sicher ein äufserst beunruhigender Umstand, dafs, obgleich die ausgehende Ladung aus contrebanden Artikeln scheint bestanden zu haben, dennoch der Haupteigenthümer öffentlich in Copenhagen auftritt und beeidigt, „dafs sich am Bord keine verbotene Güter befänden, welche nach den Häfen irgend einer jetzt im Kriege begriffenen Macht bestimmt wären.“ Der Capitain selbst beschreibt die ausgehende Ladung als „Schiffsvorrath“ und indem ich einen Blick in die Factura werfe, so finde ich, dafs sie daselbst beschrieben wird „als zu verkaufende Waaren.“

Da dem so ist, so mufs ich dies für eine sehr schädliche Exportation und für eine Handlung von

*) 1ster Band pag. 493.

**) Robinson's Reports, 2ter Band pag. 139.

einem feindlichen Character halten, in directer Verletzung öffentlicher Verträge und der Pflichten, welche die Rheder ihrer eigenen Regierung schuldig sind, Artikel dieser Art nicht nach dem Feinde zu versenden. Ich werde dies für eine Handlung halten, die auf einige Weise den Neutralen bey der Rückreise afficirt. Obgleich ein Schiff bey seiner Rückkunft dafür nicht confiscable ist, daſs es auf seiner Ausreise Contrebande ausgeführt hat; so würde es doch zu viel gesagt heiſsen, daſs jeder Eindruck davon verschwunden sein müſste. Wenn es erhellen sollte, daſs der Rheder diese Ladung mit einem durch einen falschen Eid, daſs keine Contrebande am Bord wäre, erhaltenen Certificate ausgeschickt hätte; so würde dies seine Glaubwürdigkeit wenigstens afficiren und das Gericht veranlassen, sehr scroupulös auf alle seine Handlungen und Darstellungen zu achten. Der Capitain deponirt: „daſs nichts mehr vorhanden gewesen, als zum Schiffsgebrauch erforderlich wäre.“ Allein diese Praxis ist auch selbst bey dieser Apologie sehr allarmirend, weil man weiſs, daſs andere Schiffe auf dieselbe Weise beschäftiget gewesen sind, Contrebande nach Batavia zu bringen, nicht als Haupttheile der Ladungen, sondern in gemäſsigten

Quantitäten unter dem Vorwande, daſs solche Vorrath zum Gebrauch des Schiffes selbst wären; allein die dessenungeachtet eben so wie die gegenwärtigen verkauft sind. Es ist einleuchtend, daſs der Feind auf die Weise Contrebande zu einem groſsen Belauf erlangen kann.

Was der Capitain an einer anderen Stelle sagt, widerspricht gewissermaſsen diesem seinem Vorgeben, er deponirt „daſs nicht mehr vorhanden gewesen wäre, als zu einem anderen Schiffe, welches er in Batavia hätte kaufen wollen, würde erforderlich gewesen seyn.“ Hier muſs ich nun sagen, daſs es auf keine Weise erlaubt werden kann, daſs die Neutralen sich die Freiheit nehmen, gröſsere Quantitäten von Artikeln dieser Art, als sie zu ihrem eigenen Schiffe gebrauchen, bey einer Speculation andere Schiffe zu kaufen, auszuführen, und dann, wenn sie damit glücklich hin gekommen sind, diese Speculation aufgeben und in den Colonien der Feinde die Contrebande verkaufen dürfen. Wenn die Speculation ursprünglich reell und bona fide unternommen wäre, so hätte bey der Fehlschlagung derselben der Ueberrest der Contrebande entweder zurückgebracht oder in irgend einem neutralen Hafen dieses Theiles der Welt verkauft werden müssen; denn

Neutrale können kein Recht haben, doppelten Schiffsvorrath von dieser Art zu einem bestimmten Gebrauch auszuführen und dann nachher nach ihrem Belieben darüber zu disponiren.

Gegenwärtig ist diese Materie, wie oben angegeben; gesetzlich bestimmt.

Gerichtlich ist sie jetzt auch durch die Lords den 6sten May 1804. in dem Falle Rosalia und Elisabeth, Capitain Röpers, festgesetzt. *)

Das Verschiffen von Contrebanden hat die Wirkung, daſs dadurch alle Waaren am Bord, die dem Eigenthümer der contrebanden Güter zu gehören, mit der Contrebande confiscable werden. So entschied Sir William Scott in dem Falle des Schiffes die Stadt Embden, Capitain Jacobs. **)

Die Regel, betreffend die erlaubte Bestimmung contrebander Erzeugnisse eines Landes auf einheimischen Schiffen nach einem kriegführenden Lande unter Vorkaufsrecht der Feinde, welche Sir William Scott als diejenige der Admiralität angiebt, hat sich erst in neueren Zeiten bestimmt ausgebildet. Sir

*) Robinson 4ter Band 2ter Theil. Liste von den Entscheidungen der Lords.

**) Merkwürdige Entscheidungen pag. 64.

William Scott sagte in dem Falle der Stadt Embden, Capitain Jacobs, in Rücksicht auf die vormalige Befolgung dieser Regel: *)

Es sind manche Fälle gewesen, in welchen Landesproducte, die auf Rechnung der Einwohner des Landes, das dieselben producirte, nach feindlichen Häfen gingen, als Contrebande behandelt wurden. In der bekannten Sache des Med Good's Hielp, Soderberg, wurde eine Ladung Pech und Theer, die für schwedische Rechnung von Stockholm nach Port Louis ging, condemnirt. Diese Condemnation wurde nachmals durch ein feierliches Urtheil der Lords vom 30sten Juny 1750 bestätigt, und die handschriftliche Notiz, die ich von diesem Falle habe, zeigt aus drücklich an, daſs sie von den Lords of Appeal in puncto der Contrebande condemnirt sey.

Jetzt scheint diese Regel durch nachstehendes Präjudicat nicht bloſs fest bestimmt, sondern wenigstens für Ruſsland auch auf den Fall ausgedehnt zu seyn, wenn ruſsische Producte für ruſsische Rechnung am Bord anderer neutraler Schiffe nach einem kriegführenden Lande versandt werden.

Den 15ten Januar 1802. wurde die Sache der

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 62.

Neutrale können kein Recht haben, doppelten Schiffsvorrath von dieser Art zu einem bestimmten Gebrauch auszuführen und dann nachher nach ihrem Belieben darüber zu disponiren.

Gegenwärtig ist diese Materie, wie oben angegeben; gesetzlich bestimmt.

Gerichtlich ist sie jetzt auch durch die Lords den 6sten May 1804. in dem Falle Rosalia und Elisabeth, Capitain Röpers, festgesetzt.*)

Das Verschiffen von Contrebanden hat die Wirkung, daſs dadurch alle Waaren am Bord, die dem Eigenthümer der contrebanden Güter zu gehören, mit der Contrebande confiscable werden. So entschied Sir William Scott in dem Falle des Schiffes die Stadt Embden, Capitain Jacobs.**)

Die Regel, betreffend die erlaubte Bestimmung contrebander Erzeugnisse eines Landes auf einheimischen Schiffen nach einem kriegführenden Lande unter Vorkaufsrecht der Feinde, welche Sir William Scott als diejenige der Admiralität angiebt, hat sich erst in neueren Zeiten bestimmt ausgebildet. Sir

*) Robinson 4ter Band 2ter Theil. Liste von den Entscheidungen der Lords.

**) Merkwürdige Entscheidungen pag. 64.

nach Contrebande Kraft des dänischen Tractats gewesen seyn. Ueber diesen Gegenstand mufs daher fernerer Beweis producirt werden. Allein selbst von diesem Facto abgegangen, hält man dafür, dafs der Hanf confiscable ist. Die Relaxation wurde hauptsächlich zu Gunsten der Schiffahrt neutraler Länder eingeführt. Es wurde daher gefordert, dafs die Ladung nicht blofs das Product und das Eigenthum des ausführenden Landes seyn sollte, sondern dafs dieselbe auch in einheimischen Schiffen sollte ausgeführt werden. In dem in diesem Gerichte den 12ten Nov. 1781 und von den Lords den 24sten April 1783 entschiedenen Falle, Jonge Pieter, in welchem Hanf für preufsische Rechnung von Königsberg nach Bourdeaux am Bord eines holländischen Schiffes ausgeführt wurde, bezog man sich distincte auf dieses Princip in den gedruckten Acten. Die Ladung wurde zwar zurückgegeben, allein nicht in Widerspruch mit diesem Princip. Holländische Schiffe waren durch den Tractat von 1674 privilegirt, mit contrebanden Artikeln nach den Häfen der Feinde handeln zu dürfen. Wegen dieses Umstandes, und da die Ladung sonst frey war, nur nicht in der Hinsicht, dafs sie nicht am Bord eines preufsischen Schiffes verladen war, wird erachtet worden seyn,

dafs sie dennoch von dem Privilegio des Schiffes beschützt würde, da holländische Schiffe, die zu einem solchen Handel privilegirt waren, als die Schiffe desjenigen Landes zu betrachten wären, von wo aus sie versegelten. Man mufs zwar zugestehen, dafs 1783 in dem Falle Maria Petronella, rufsischer Hanf am Bord eines preufsischen Schiffes freigegeben wurde. Allein in diesem Falle sowohl als in dem des Jonge Pieter, war die Bestimmung nach Bourdeaux, einem blofs kaufmännischen Hafen. Die Verschiedenheit der Destination ist ein wesentlicher Umstand, der beide vorhergehende Fälle von dem gegenwärtigen unterscheidet, wo der Hanf nach dem Haupthafen der feindlichen Kriegsrüstung, nach Amsterdam, bestimmt war. Aus diesen Gründen kann die Restitution, die in den vorhergehenden Fällen eintrat, diesen Fall nicht entscheiden. Nach dem ursprünglichen Princip, welches durch die Relaxation nur modificirt wird, ist dieser Hanf confiscable.

Laurence und Swabey sagten für den Reclamanten. Die angeführten Fälle entscheiden diese Sache, und die Distinctionen die man geltend zu machen gesucht hat sind nicht hinreichend, die Anwendung der Präjudicate auf den gegenwärtigen Fall zu vereiteln. Zu Folge der Auctorität dieser Entscheidungen

hat die Praxis bis auf diesen Tag unverändert fortgedauert. Es kann kein Fall gezeigt werden, wo Artikel, die an Contrebande gränzen, aber durch eine Relaxation privilegirt sind, bloſs aus dem Grunde für confiscable gehalten wurden, weil man sie nicht am Bord eines Schiffes aus ihrem eigenen Lande vorgefunden hatte. Ferner behauptete man, daſs der rufsische Tractat von 1801, der vor der Absegelung dieses Schiffes geschlossen wurde, alle Zweifel über diese Quästion entferne, wenn noch einige Dunkelheiten obwalten könnten, da in demselben ausdrücklich erklärt sey: „daſs solche Artikel in neutralen Schiffen frey seyn sollten.“ Der Unterschied zwischen dem gegenwärtigen und dem vorigen Tractat sey bemerkenswerth, sagte man, nämlich dieser, daſs der vorige bloſs eine Stipulation in Hinsicht der Freiheit der Schiffahrt von Ruſsland enthalte, in dem gegenwärtigen aber die Ausdrücke in dem 3ten Artikel sorgsam sowohl auf den ruſsischen Handel als auf die ruſsische Schiffahrt ausgedehnt wären.

Man erwiderte von Seiten des Captors: daſs der Ausdruck, „neutrale Schiffe“ offenbar nur dahin verstanden werden könnte, daſs er die Schiffe des

contrahirenden Landes bedeute, die zu den Zeiten neutral und nicht in einem Kriege engagirt wären.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung:

Dieser Fall betrifft Hanf, der in Rufsland gewachsen und rufsisches Eigenthum ist, und am Bord eines neutralen, nach einem andern Lande hingehörigen Schiffes verladen wurde, und nach Amsterdam bestimmt war. Im allgemeinen ist Hanf sicher für Contrebande zu erachten; allein das zu Folge einer eingetretenen Relaxation herrschende allgemeine Princip besteht darin, dafs derselbe, wenn er das Product und das Eigenthum des ausführenden Landes ist, und in einheimischen Schiffen ausgeführt wird, sodann nicht confiscable ist. Die gegenwärtige Quästion besteht darin: Ob, wenn derselbe an Bord eines auswärtigen neutralen Schiffes verladen wird, dieser Umstand allein die Relaxation zerstört und die Waaren unbeschützt den Folgen des allgemeinen Characters überläfst?

Der neulich mit Rufsland abgeschlossene Tractat liegt, däucht mir, aufserhalb des Falles. Man hat bey der Verhandlung zugelassen, dafs der alte Tractat blofs die Schiffahrt in sich schlösse; man hat indefs hinzugesetzt, dafs der letzte Tractat sowohl die Handlung als die Schiffahrt benenne, allein, wie ich es

verstehe, Handel mit Schiffahrt verbunden. Die Extension der Worte ist bloſs ein mehr bestimmter Ausdruck desjenigen, was vorher implicirt war. Die Worte der anderen Artikel des Tractats überzeugen mich, daſs dieses die wahre Auslegung ist. Der 2te Artikel stipulirt: „die Schiffe der neutralen Macht mögen" u. s. w. Darauf kommt der Ausdruck, warum man die Distinction gemacht hat, „am Bord neutraler Schiffe," das heiſst, am Bord der Schiffe eines der contrahirenden Theile, der neutral ist, wie es in der französischen Uebersetzung desselben Artikels ausgedrückt ist, „sur les vaisseaux neutres." Wenn die Quästion auf diesem Puncte beruhete; so würde ich ohne Bedenken meine Meinung dahin abgeben, daſs durch diesen Tractat kein Privilegium bloſs den russischen Eigenthümern dieser Ladung verliehen worden, da dieselbe in einem fremden Schiffe verladen war. Obgleich die gegenwärtige Quästion nicht auf diesem Tractat beruhet; so wird es nicht unpassend für mich seyn, in Antwort auf dasjenige, was man zu behaupten gesucht hat, als eine gerechte Interpretation dieses Tractats zu erklären, daſs nach meiner Ueberzeugung es vollkommen klar ist, daſs die Ausdrücke auf nichts gehen, welches nicht auf die Schif-

fahrt der fremden contrahirenden Länder beschränkt ist.

Abstrahirt von dem Tractat ist demnach die Quästion: ob Hanf, welcher in einem Lande gewachsen und einem Kaufmanne desselben zugehört, wenn er zur Exportation am Bord eines auswärtigen Schiffes verladen ist, confiscable sey? Man hat sich auf den Fall Jonge Pieter bezogen, in welchem entschieden wurde, daſs dieser Umstand die Waare nicht confiscable mache. In dem Falle war der Hanf preuſsisches Eigenthum, war am Bord eines holländischen Schiffes verladen, und nach Bourdeaux bestimmt. Es erhellte nicht, aus welchem Lande der Hanf war, allein man behauptete damals sehr lebhaft, daſs zu Folge der alten Regel die Contrebande sowohl das Schiff als die Ladung afficire, daſs die eingeführte Relaxation bloſs zu Gunsten der Schiffe eingeführt wäre und als eine Concession für die Schiffahrt neutraler Länder, wenn dieselbe zur Exportation ihrer eigenen Producte und Manufacturen diente; daſs Fälle, die nicht innerhalb des Bereiches dieses Princips lägen, dem alten Gesetze der Condemnation noch unterworfen wären, und über diesen Punct bezog man sich auf die drey Fälle Santissimo Sacramento, den 3ten Febr. 1781 in der Admiralität ent-

schieden; Goede Vreede, den 6sten März 1780 ebendaselbst entschieden; und Juffrow Wobetha, ebendaselbst den 8ten August 1781 entschieden.

Von Seiten der Reclamanten wurde behauptet, daſs die Relaxation nicht dergestalt, wie jenseits angeführt wurde, restringirt, und daſs man von der alten Regel abgewichen sey, und daſs zu Folge der neueren Regel neutrale Kaufleute die Freiheit hätten, die Producte ihrer eigenen Länder für ihre eigene Rechnung auszuführen. Da dies erlaubt sey, so wäre kein Grund, warum dies nicht eben sowohl in fremden als in einheimischen Schiffen geschehen könnte, da es in dem Gange ihres gewöhnlichen Handels ganz gleich wäre, in welche Schiffe sie ihre Waaren ladeten. Was die angeführten Fälle betreffe, wurde gesagt, daſs die erste eine Ladung Bologneser, an einen Genueser verkaufter Producte gewesen sey; es war daher Bologneser Hanf, der für genuesische Rechnung ging, und aus diesem Grunde der Condemnation unterworfen war. Die 2te Ladung habe in Weitzen bestanden, und durch den Tractat wäre es den Schweden verboten, Weitzen zu verführen. Die gänzliche Unfähigkeit des Schiffes, eine solche Ladung zu verführen, versetzte die Ladung in einen illegalen Zustand. Die 3te Ladung bestand in Bau-

holz von Danzig, das schwerlich auf dem Gebiete dieser Stadt gewachsen seyn konnte. Allein den 18ten July 1782 *) gaben die Lords doch diese Ladung frey, weil sie dafür hielten, daſs, da Danzig damals unter dem unmittelbaren Schutze von Polen stand, es berechtiget sey, die Producte dieses Landes als seine eigenen auszuführen. In den Entscheidungen über diese Fälle in der Admiralität erfolgte die Condemnation aus Gründen, die mit dem vorliegenden Falle nichts zu thun haben. — Allein der Fall des Jonge Pieters war vollkommen ein paralleler Fall. Bey demselben hielt das Gericht dafür, die Beweise des wirklich preuſsischen Eigenthums hätten stärker seyn müssen; gab aber dessen ungeachtet die Ladung frey. Dieser Fall kam vor die Lords, welche die Entscheidung der Admiralität bestätigten. Es ist daher ein directes Präjudicat, welches dieses Gericht verpflichtet, und dieser Auctorität conform gebe ich das Eigenthum frey.

Ich habe oben erwähnt, daſs Proviantartikel, die nach groſsen feindlichen Kriegsschiffshäfen gehen, für Contrebande von den Engländern gehalten werden, wenn sie von der Art sind, daſs sie am Bord von

*) Robinson 4ter Band 1ster Theil pag. 158.

Kriegsschiffen vorzüglich gebraucht werden. Die merkwürdigste neuere Entscheidung darüber ist diejenige, die von Sir William Scott den 5ten Februar 1799 gegen die Ladung des Papenburger Schiffes junge Margaretha, Capitain Clausen abgegeben wurde. Die für neutrale Rechnung von Amsterdam nach Brest verschiffte Ladung bestand aus Käse.

Der Captor drang auf die Condemnation derselben kraft des Präjudicats, das Schiff Vriendship, Capitain Jansen, betreffend, *) ein Fall, worin Pöckelfleisch, welches von einem französischen Hafen nach Brest ging, wäre condemnirt geworden. Der Reclamant erwiederte, daſs die Fälle nicht gleich wären. Daſs dagegen 1747 in dem Falle des preuſsischen Schiffes Endraght, und in dem Falle des preuſsischen Schiffes Juffrow Magdalena, beide von Amsterdam nach Bourdeaux bestimmt, Käse freygegeben wären.

Das Gericht schob die Entscheidung auf, um die in vorigen Zeiten abgegebenen Entscheidungen des Gerichtes zu revidiren und über die wahrscheinliche endliche Bestimmung der Käse das Gutachten von Sachverständigen einzuholen.

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 74.

Sir William Scott untersuchte bey der Entscheidung die Quästion: ob dieser Handel erlaubt sey? Er äufserte in dieser Beziehung:

Wenn es als ein allgemeiner Grundsatz angenommen werden könnte, dafs Käse im allgemeinen Contrebande sey, so würde diese Frage bald zu beantworten seyn; aber das Gericht nimmt keinen solchen Grundsatz an. — Der Catalog von Contrebanden ist oft verändert worden, und zuweilen auf eine solche Art, welche es schwer macht, den Grund dieser Abänderung anzugeben, weil die Ursachen, welche diese Abänderungen veranlafsten, nicht in der Geschichte der Fälle aufgezeichnet stehen. — —

Korn, Wein und Oel waren in früheren Zeiten nach dem Urtheile einer Person von grofser Kenntnifs und Erfahrung in der Praxis dieses Gerichtes, Contreband. In späteren Zeiten sind noch viele andere Arten von Provision als contreband condemnirt. 1747 wurde in de jonge Andreas, Butter, die nach Rochelle ging, condemnirt; wie es zuging, dafs Käse um eben diese Zeit günstiger beurtheilt ward, nach dem Falle, den Dr. Swabey anführt, weifs ich nicht genau; die Unterscheidung scheint sehr spitzfindig. Aller Wahrscheinlichkeit nach war der Käse

nicht von der Art, wie er zum Schiffsgebrauch gehört. Gesalzener Stockfisch und Lachs, der nach Rochelle ging, wurden in de jonge Frederick, in demselben Jahre condemnirt; 1748 wurden, im Johannes, Reifs und gesalzene Häringe als Contrebande verurtheilt. Diese Beispiele zeigen, dafs menschliche Nahrungsartikel als solche betrachtet werden, von denen es wenigstens wahrscheinlich ist, dafs sie beim See- oder Landkriege gebraucht werden sollen.

Ich beziehe mich auf die günstigen Meinungen, die Wolff und Vattel, und andere Schriftsteller des festen Landes über diese Meinung äufsern, obgleich Vattel ausdrücklich zugiebt, dafs Provision unter Umständen als contreband betrachtet werden könne; und ich nehme an, dafs die neuere festgesetzte Vorschrift diese ist: dafs sie im allgemeinen keine Contrebande ist, aber unter Umständen, die aus der besonderen Beschaffenheit des Krieges, oder der Lage der Partheien, die in demselben verflochten sind, entspringen, es werden könne. Das Gericht mufs daher auf die Umstände sehen, unter denen diese Unterstützung geschickt wird.

Unter den Umständen, die dahin zielen, die Lebensmittel davor zu schützen, dafs sie nicht der

Gefahr unterworfen sind, als Contrebande behandelt zu werden, ist der erste, dafs sie Producte des Landes seyn müssen, aus welchem sie ausgeführt werden. Im gegenwärtigen Falle sind sie das Product eines anderen, und noch dazu feindlichen Landes, und der Reclamant ist nicht allein zur Unterstützung des Feindes von seinem Wege abgegangen, sondern er hat auch dem Alliirten des Feindes beygestanden, indem er ihm seine überflüssigen Waaren abgenommen.

Ein anderer Umstand, welchem nach dem Gebrauch der Nationen einige Nachsicht widerfährt, ist dieser, wenn die Artikel sich in ihrem natürlichen und unbearbeiteten Zustande befinden. So wird Eisen mit Nachsicht behandelt, obgleich Anker und andere Werkzeuge, die daraus verfertigt werden, geradezu contreband sind. Hanf wird günstiger beurtheilt, als Tauwerk, und Weitzen wird nicht als eine so schädliche Waare betrachtet, als irgend eine von den nachherigen Zubereitungen desselben zum Gebrauche der Menschen. Im gegenwärtigen Falle kommen die Artikel unter diese ungünstige Betrachtung, da sie eine zum unmittelbaren Gebrauche zubereitete Waare sind.

Aber der wichtigste Unterschied ist, ob die

Artikel zum gewöhnlichen Gebrauche des Lebens, auf den Kauffahrdeischiffen dienen sollen, oder ob sie nach einer sehr grofsen Wahrscheinlichkeit zum Militairgebrauch bestimmt sind. Bey den Thatsachen, auf welche die Untersuchung angewandt wird, ist die Natur und Beschaffenheit des Hafens, wohin die Artikel gehen, kein unrichtiges Criterium. Wenn der Hafen ein allgemeiner Handelshafen ist, so wird angenommen, dafs die Artikel zum Civilgebrauch dahin gehen, wenn auch bey Gelegenheit eine Fregatte oder ein anderes Kriegsschiff in dem Hafen gebaut seyn mag. Im Gegentheil, wenn der hervorstechende Character eines Hafens, der militairischer Seerüstungen ist; so wird es angesehen, als wenn diese Artikel zum Militairgebrauche dahin gehen, obgleich auch Kauffahrdeischiffe denselben Hafen besuchen, und obgleich es auch möglich ist, dafs die Artikel zum bürgerlichen Gebrauche mögten angewendet worden seyn. Denn da es unmöglich ist, den letzten Gebrauch eines Artikels ancipitis usus zu beweisen; so ist es keine ungerechte Regel, welche die Art des letzten Gebrauchs von der unmittelbaren Bestimmung ableitet, und die Präsumption eines feindlichen Gebrauches, die sich auf die Bestimmung nach einem Kriegshafen gründet, wird

noch vergrößsert, wenn zu der Zeit, da die Artikel dahin gehen, eine beträchtliche Rüstung daselbst notorisch vor sich geht, zu welcher die Zufuhr solcher Artikel ganz vorzüglich nützlich seyn würde.

In der Sache von der Endraght, die für den Reclamanten angeführt wird, war die Bestimmung nach Bourdeaux; und obgleich kleine Kriegsschiffe bey Gelegenheit daselbst mögen gebaut und ausgerüstet seyn, so ist es doch auf keine Weise ein Hafen für kriegerische Seerüstungen in seiner hauptsächlichen Bestimmung, auf die Art, wie Brest allgemein dafür bekannt ist.

In dem Falle des preufsischen Schiffes Eduard, Capitain Bartlett, nahm Sir W. Scott an, dafs eine Ladung Wein, die von Bourdeaux nach Brest ging, durch ihre Bestimmung contreband werde. *) Sie wurde indefsen nicht allein ex hoc Capite condemnirt.

Sir W. Scott äufserte bei dieser Gelegenheit: Man hat gesagt, da dies eine Reise von einem feindlichen Hafen nach einem anderen feindlichen Hafen sey, so könne solche nicht für eine Zufuhrsreise für den Feind erachtet werden. Allein man mufs bedenken, dafs Brest in keiner Weingegend

*) 1ster Band pag. 540.

liegt, und dafs dieser Hafen seine Zufuhr durch Importation von andern Häfen haben mufs, und die Regel ist bereits festgesetzt, dafs die Verführung der Contrebande von einem feindlichen Hafen nach einem anderen desselben Landes, wo dieselbe für den Krieg erfordert würde, derselben Behandlung unterworfen sey, als eine ursprüngliche Importation in das Land selbst. Das Schiff, welches auf einer solchen Reise beschäftigt wird, kann kaum in einem anderen Lichte, als in dem eines französischen Proviantschiffes betrachtet werden, welches nach einem Orte, wo Kriegs-Schiffs-Ausrüstungen sind, Munitions de Bouche bringt, und dies mit einer falschen Darstellung seiner Reise, um dem Rechte des Vorkaufes und der Confiscation zu entgehen, welches von beiden auch auf die Ladung, die offenbar nach einer solchen Bestimmung verschifft wurde, anwendbar seyn mögte.

Viele Nationen haben bis jetzt versucht, den englischen Catalog der Contrebanden mehr oder weniger durch Tractaten zu beschränken. Preufsen allein, unter den mit England in Collision kommenden Ländern, hat sich stets geweigert, mit England einen Handlungstractat einzugehen und die rohen Producte seines Landes für Contrebande darin verzeichnen

zu lassen. Es duldet die gerichtliche Behandlung Englands wie die anderen Nationen, um, wenn es seyn kann, sein ganzes Recht durchzusetzen, ohne je davon auch nur ein Jota schriftlich vergeben zu haben. Die Verhältnisse und der Handel meines Vaterlandes haben dasselbe Verfahren nicht zugelassen, und um unsere Proviantwaaren und einige rohe Artikel Norwegens für den verhaſsten Namen Contrebande zu retten,*) haben wir es geduldet, daſs sie den Catalog der Contrebanden zwischen ihnen und uns sehr vergröſsern durften.

Einige der wichtigsten Entscheidungen von Sir W. Scott, Dännemark betreffend in Beziehung auf den Tractat, werde ich hier jetzt aufführen.

In dem Falle des dänischen Schiffes Endraght, Capitain Bonker,**) behauptete der Königsadvocat, daſs die Ladung, welche zum Theil aus Balken bestand, ohne weitere Untersuchung, kraft des additionellen Artikels zwischen Dännemark und England, zu condemniren wäre. Sir W. Scott entschied indeſs, daſs erst das Gutachten von Sachverständigen darüber eingeholt

*) Büsch Bestreben der Völker neuerer Zeiten, sich im Seehandel recht wehe zu thun, pag. 127.

**) Merkwürdige Entscheidungen pag. 54.

werden sollte: ob die Balken zum Schiffsbau bestimmt wären.

In dem Falle des schwedischen Schiffes, der ringende Jacob, Capitain Kreplin, wurde Hanf, welcher für dänische Rechnung von Rufsland nach Amsterdam ging, mit den Worten von Sir William Scott condemnirt: *)

Für einen Dänen ist Hanf ausdrücklich unter den in dem dänischen Tractat aufgezählten Contrebanden, und zu sagen, ein Däne könne mit fremden Hanf handeln, während es ihm verboten ist, seinen eigenen auszuführen, würde eine vollkommen ungereimte Erklärung über diesen Artikel heifsen.

In dem Falle des dänischen Schiffes Enigheden, Capitain Molsen, wurde kraft des Tractats mit Dännemark Eisen und föhrne Diehlen, die für dänische Rechnung von Rufsland nach Livorno gingen, den 30sten April 1799 frei erkannt. **)

Es ist unstreitig die Regel des neueren Völkerrechtes, sagte Sir W. Scott den 16ten May 1801, in dem Falle des dänischen von Rufsland nach Holland mit Artikeln, die von den Engländern für Contrebande

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 66.

**) loco citato pag. 91.

gehalten wurden, befrachteten Schiffes, Neutralität, Capitain Burning, *) dafs das Schiff der Condemnation für die Verführung von Contrebande nicht unterworfen seyn soll. Die alte Praxis war davon verschieden, und sie kann zu Folge jedes Princips der Gerechtigkeit vertheidiget werden. Wenn es in Hinsicht der Eigenthümer der Ladung eine schädliche Handlung ist, den Feind mit solchen Artikeln zu versehen; so kann das Werkzeug, welches dazu dient, diese illegale Absicht zu erreichen, nicht unschuldig seyn. Die Politik neuerer Zeit hat aber indefs in dieser Hinsicht eine Relaxation eingeführt, und jetzt ist es die allgemeine Regel, dafs das Schiff für eine solche Handlung nicht confiscable wird. Allein diese Regel ist Ausnahmen unterworfen, z. B. wenn ein Schiff dem Eigner der Ladung zugehört, oder wenn das Schiff in einem solchen Dienste unter einer falschen Destination oder mit falschen Papieren versegelt. Man hat dafür gehalten, dafs diese aggravirenden Umstände von der neuen Regel Ausnahmen machen und sie der alten Regel unterwerfen.

Die Umstände des gegenwärtigen Falles machen gleichfalls Ausnahmen; denn es ist ein Fall eines

*) Robinsons Reports 3ter Band 2ter Theil pag. 295.

auffallenden Misverhaltens von Seiten der Schiffsrhederey. Sie sind dänische Unterthanen, und als solche den besondern Verpflichtungen eines Tractats unterworfen, keine Waaren dieser Art für den Gebrauch des Feindes von Grofsbritannien zu verführen.

Man hat sich auf alte Danziger Fälle, la vierge Marie nämlich, entschieden von den Lords den 15ten July 1745 und den 7ten Aug. 1746 und Swart Kat, entschieden von den Lords den 19ten December 1751 berufen, wo die Schiffe freygegeben wurden, obgleich sie Masten nach Cadix führten. Man hat die besonderen Umstände dieser Fälle nicht genau angegeben; allein es waren offenbar Fälle, welche Eigenthümer betrafen, die Producte ihres eigenen oder des benachbarten Gebietes ausführten, ohne den Bruch irgend einer anderen Verbindlichkeit als der allgemeinen, welche das Völkerrecht auflegt. In diesem Falle war das Schiff in Dännemark befrachtet, um Theer von Rufsland nach Holland zu bringen. Dies ist ein Handel, der ausdrücklich durch den dänischen Tractat verboten ist. Theer ist ein Artikel, den ein dänisches Schiff nicht gesetzlicher Weise nach einem feindlichen Hafen am Bord haben kann, selbst wenn es das Product Dännemarks ist. Dieses Schiff geht nach einem fremden Hafen, um dasje-

nige daselbst zu effectuiren, welches es nicht thun darf, selbst wenn es die Producte des Vaterlandes betrifft, und verliehrt dadurch den Character eines dänischen Schiffes, indem es die Tractaten des Landes verletzt. Alles dies geschieht unter vollkommener Wissenschaft des Rheders. Bey einem Falle wie der gegenwärtige cessirt der bekannte Grund gänzlich, warum die Relaxation eingeführt wurde, nämlich der, dafs man annahm, Artikel von so schädlicher oder zweifelhafter Natur könnten ohne Wissen des Rheders eingenommen werden. Die theilnehmende Culpa der Parthey wird durch die Umstände aggravirt, dafs es ein crimineller Handel mit fremden Waaren und ein Bruch einer ausdrücklichen und speciellen Verpflichtung ist. Die Confiscation eines dergestallt beschäftigten Schiffes wird die allgemeine Regel, dafs das Verführen von Contrebande nur den Verlust der Fracht und Kosten bewirkt, unangefochten lassen.

Den 17ten July 1801 wurde der Fall des dänischen Schiffes Twende Brödre, Capitain Schall, entschieden.

Dasselbe war mit einer Ladung föhren Holz, Sparren, Balken und Dielen auf einer Reise von Christiansand nach St. Malo oder Brest genommen.

Von Seiten der Captoren wurde ein von den Schiffsbauern in den Königlichen Werften zu Plymouth ausgestelltes Certificat producirt, welches bezeugte, daſs die Ladung aus föhren Holz, Stengen, Dielen und Sparren bestände, daſs das föhren Holz und die Masten zum Schiffsgebrauch dienen könnten, und daſs sie für Sr. Majestät Dienst sehr nothwendig wären.

Auf der anderen Seite wurde ein Affidavit producirt von andern Schiffsbauern in Plymouth, welches bezeugte, daſs das Bauholz seiner Qualität nach voller Splint und zum Schiffsbau nicht geeignet wäre und daher nicht als ein Theil von Schiffsbaumaterialien erachtet werden könnte.

Der Königs-Advocat behauptete von Seiten der Captoren: daſs Bauholz dieser Gattung zu Folge des dänischen Tractats als Contrebande erachtet werden müſste, da es in demselben ausdrücklich stipulirt wäre, daſs Bauholz, (bois de Construction), föhrne Planken ausgenommen, Contrebande seyn sollten. Die Ausnahme bewiese, daſs föhrne Planken für Contrebande würden erachtet worden seyn, wenn sie nicht eximirt wären, da föhrne Balken nicht eximirt wären; so müſsten sie a fortiori für Contreband erachtet werden.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Man hat behauptet, dafs das Bauholz von der Natur sey, dafs es unter das Verbot des dänischen Tractats gehöre. Das Gericht befahl, darüber das Gutachten von Kunstverständigen einzuholen. Eine Gelebung dieses Befehls ist jetzt beigebracht; von der ich sagen mufs, dafs das Gericht es nicht erwarten konnte, dafs die Herren dieselbe so abfassen würden, wie sie abgefafst ist. Sie sagen: Sie hätten es besichtigt und hätten gefunden, dafs es aus Danziger föhren Bauholz bestände, welches für Sr. Majestät Werfte sehr dienlich wäre, aber ohne die Dimension desselben anzugeben, oder ohne die Anwendbarkeit desselben für einen besonderen Gebrauch zu bestimmen, wodurch der allgemeine Character desselben vergewissert werden könnte. Ein anderer Ausdruck ist in dem Bericht, der eben so allgemein ist, „dafs es zum Schiffsgebrauch dienlich sey.“ Was heifst das? Das heifst gar keine Auskunft geben, denn jedes Holz, denke ich, ist zu irgend einem Zwecke bey Schiffsausrüstung anwendbar. Von Seiten der Reclamanten ist ein anderes Affidavit, von unauctorisirten Privatpersonen producirt, welches bestimmter abgefafst ist. Es specificirt die Gröfse des Bauholzes, und bezeugt, dafs es voll Splint, und

nicht geeignet sey, als Schiffsbaumaterialien betrachtet zu werden. Dies ist aller Beistand, den das Gericht erhalten hat, um im Stande zu seyn, über den explanatorischen Artikel von 1780 zu entscheiden, damit aller Streit vermieden und über diesen Gegenstand zwischen den beiden Ländern die Sache aufs Reine gebracht werde. Indem ich meine Meinung über die Auslegung, die in Hinsicht dieses Artikels Statt finden muſs, abgebe, halte ich es für passend, die Absicht der Partheyen, den Ausdruck des Tractats, die Entscheidungen unserer Gerichte und die Auslegung, die in Praxis Statt gefunden hat, zu berühren.

Was die Intention der Partheyen betrifft, so muſs man sich erinnern, daſs über diese Materie viel Streit gewesen ist. Auf der einen Seite behaupteten die Kriegführenden, daſs der Feind nicht mit Bauholz versorgt werden dürfte, und das neutrale Land stritt auf der anderen Seite für die Freiheit, die Producte seines eigenen Landes exportiren zu dürfen, vorzüglich einen der Stapel-Artikel desselben. Aus dieser Situation der Partheien muſs man billiger Weise präsumiren, daſs Dännemark nicht die Absicht haben konnte, den Handel mit Bauholz aufzugeben oder die Ausübung dieses Zweiges der

Handlung mehr zu beschränken, als die billigen Forderungen der Kriegführenden dies erforderten. Man mufs supponiren, dafs Dännemark mit diesen Worten eingewilligt hat: „Wir sind gewilligt, die Frei„heit des Handels aufzugeben, so weit euer Inter„esse dadurch afficirt wird, allein nicht weiter.“ Die Situation der contrahirenden Theile giebt nun keinen Grund zu glauben, dafs irgend eine Absicht eintreten konnte, die Wohlthat des feindlichen Marcktes in Hinsicht alles Bauholzes aufzugeben; sondern blofs nur in Hinsicht desjenigen Holzes, welches wesentlich bey den Operationen des Krieges in Betrachtung käme.

Wenn eine Ladung Bauholz nach Rouen oder Havre gebracht würde, woraus in Paris Häuser gebauet werden sollten, was kann Grofsbritanien für einen Nachtheil dadurch haben? Ich kann nicht glauben, dafs irgend ein Grund auf unserer Seite vorhanden seyn könnte, ein solches Opfer zu verlangen, oder dafs die andere Parthey im mindesten gewilligt seyn konnte, einen für sie so wohlthätigen und für das Interesse des Kriegführenden so unschädlichen Handel aufzugeben. Aus dieser Betrachtung mufs ich schliefsen, dafs es blofs gemeint war, die Verführung von solchem Bauholze, das

bona fide für Schiffsbauholz erachtet werden könnte, zu verbieten.

Die in dem Tractate gebrauchten Ausdrücke sind, „bois de Construction," sie müssen aber verstanden werden, Construction naval bedeutend. Der Ausdruck mufs auf Zwecke für Schiffsausrüstungen beschränkt werden. Es wird immer sehr schwierig seyn, zu vergewissern, was Schiffsbauholz sey. Bauholz hat häufig aus besonderen Bestimmungen einen definitiven und bestimmten Character. Oft wird es durch eine besondere Form bezeichnet, wie Knieholz, welches vorzüglich zum Schiffsbau bestimmt ist. Oder es wird durch seine Dimension und Gestalt bezeichnet. Was indefs anderes Bauholz im allgemeinen betrift, welches zu so vielfachen Endzwecken dienen kann, wie nur irgend etwas; so wird das beste Criterium der Hafen seyn, wohin es bestimmt ist. Wenn es z. B. nach Brest bestimmt ist, so kann vernünftiger Weise angenommen werden, dafs die Bestimmung die zweifelhafte Natur desselben aufhören macht, und dasselbe mit dem Character von Schiffsbauholz stempelt, obgleich Holz von derselben Gattung mit günstigern Augen betrachtet werden kann, wenn es nach Häfen, wo wenigere Ausrüstungen Statt finden, bestimmt ist.

Was nun die Entscheidungen der Gerichte und die durch die Praxis eingeführte Auslegung betrifft, so ist es mir nicht bekannt, dafs irgend eine expresse Entscheidung abgegeben ist, und es würde eine sehr wünschenswerthe Belehrung für mich in diesem Augenblick seyn, eine Entscheidung der Lords über diesen Gegenstand vor mir zu haben. Allein es ist die tägliche Praxis dieses Gerichtes, alles dasjenige, welches eine mehr ausgedehnte Interpretation rechtfertigen kann, in dem Verbot nicht eingeschlossen zu erachten. Es giebt Sparren und Balken von gewöhnlicher Gröfse frey, in soferne nicht etwas Specielles in den sie begleitenden Umständen vorhanden ist, welches zeigt, dafs sie eine positive Bestimmung zum Schiffsbau haben.

Diese Interpretation bin ich demnach geneigt auf diesen Tractat anzuwenden. Was solches Bauholz betrifft, welches seiner Natur nach von zweifelhafter Bestimmung ist, bin ich geneigt, auf das Criterium der Bestimmung zu sehen, als auf eine billige Regel für die Interpretation, indem ich die Mittelstrafse zwischen den Rechten der Exportation der Naturproducte von Seiten des neutralen Landes und den Vertheidigungsrechten des Kriegführenden einschlage. Föhrne Planken, da sie ausdrücklich in dem Tractat

ausgenommen sind, mögen, denke ich, überall hin verfahren werden. In Betreff des anderen Bauholzes muſs der richterliche Probierstein, denke ich, in der Bestimmung gesucht werden. In diesem Falle ging die Ladung nach St. Malo.

Es wurde von Seiten der Captoren behauptet, das Schiff habe nach Brest gehen wollen.

Sir William Scott sagte hierauf:

Wenn eine ausgemachte und gewisse Bestimmung nach Brest vorhanden gewesen wäre, diese mögte auch noch so spät von dem Capitain resolvirt seyn und directe oder von St. Malo aus Statt gefunden haben; so würde ich annehmen, daſs alles von der Ladung mit Ausnahme der föhrnen Planken zu condemniren wäre.

Der Eigenthümer hatte an den Capitain geschrieben, „wenn Sie sich resolviren sollten, nach Brest zu gehen.“ Der Capitain hatte dagegen ausgesagt, daſs er nach St. Malo gegangen sey, nicht um einen Lootsen am Bord zu nehmen und sich nach Brest bringen zu lassen; sondern in der Absicht, St. Malo zu seinem schlieſslichen Bestimmungs- und Löschungshafen zu machen.

Sir William Scott sagte. Nach diesem Zeugniſs bin ich geneigt anzunehmen, daſs der bedingte

Befehl, der ihm ertheilt war, nicht würde in Ausführung gebracht worden seyn. Ich werde daher die Ladung freigeben, vorzüglich da ich sehe, dafs kein kleiner Theil derselben in föhrnen Planken besteht. Allein in Folge der in dem Ordrebrief enthaltenen Intention werde ich dafür halten, dafs den Captoren von dem Reclamanten die Kosten zu erstatten sind. *)

Ich werde jetzt die Entscheidungen folgen lassen, welche über die contrebande Natur verschiedener nordischer Producte abgegeben sind, und über die Fracht-Forderungen für aufgebrachte contrebande Artikel.

Unschlitt oder Talg betreffend.

In dem Falle des Schiffes Neptunus, Capitain Lampe, **) welches von Cronstadt nach Amsterdam bestimmt war, und zum Theil Unschlitt geladen hatte, sagte der Richter den 15ten Juny 1800, in Betreff dieser Waaren auf die Behauptung des Königsadvocaten, dafs Talg Schiffsbedürfnifs (naval Store) und dem zu Folge der Confiscation unterworfen sey.

Ich bin nicht geneigt, Unschlitt in diesem Lichte bey einer Bestimmung nach einem solchen Hafen, als

*) Robinson 4ter Band pag. 33.

**) Robinson's Reports 3ter Band pag. 108.

Amsterdam, zu betrachten. Amsterdam ist sowohl ein großer mercantilischer Hafen, als ein Hafen von Kriegsschiffsausrüstung. Wäre die Waare auf einer Destination nach Brest genommen; so würde ich wenig Zweifel haben.

Der Artikel wurde frey gegeben.

Segeltuch.

Obiger Fall.

Der Richter sagte: Dies ist im allgemeinen, selbst bey einer Bestimmung nach einem bloßen Kauffahrdeihafen Contrebande, und Amsterdam ist beides, sowohl ein Hafen für Kauffahrdey-Schiffe als für Kriegsschiffs-Ausrüstung.

Condemnirt.

De twee Juffrowen Capitain Etjes. *)

Dies war der Fall einer am Bord eines preußischen Schiffes auf einer Reise von Embden nach Dieppe genommenen Ladung Pech und Theer, die als das Eigenthum eines preußischen Kaufmannes reclamirt wurde.

Für die Captoren behauptete Arnold: daß Pech und Theer, nach einem Hafen eines Kriegführenden bestimmt, wenn diese Artikel nicht das Product des

*) Robinson 4ter Band pag. 243.

exportirenden Landes wären, als Contrebande der Condemnation unterworfen sey.

Laurence und Robinson führten dagegen für den Reclamanten an: Da man die Production für so wichtig in diesem Falle hält; so wird das Gericht fernere Bescheinigung erlauben, da bis jetzt nichts ist, welches auf irgend eine Weise dagegen streitet, dafs dieses Pech und dieser Theer nicht in Preufsen erzeugt seyn könne. Wenn es auch nicht der Fall seyn sollte; so sind diese Waaren unstreitig aus einem Magazine in Embden genommen, und könnten daher für solche Waaren, die dem preufsischen Handel incorporirt sind, erachtet werden, und unterscheiden diesen Fall wesentlich von demjenigen neutraler Kaufleute, welche die Producte eines anderen Landes directe nach dem Kriegführenden senden. In dem Falle des jonge Pieters, in welchem es auf eine Parthie am Bord eines preufsischen von Königsberg nach Bourdeaux bestimmten Schiffes verladenen Hanfs ankam, wurde diese Waare freygegeben, obgleich ausdrücklich gesagt wurde, dafs es nicht erhelle, in welchem Lande der Hanf gewachsen sey. Pech und Theer verdienen wenigstens eben so viele Nachsicht als Hanf, da es ein späterer in dem Catalog der contrebanden Artikel aufgeführter Artikel ist, indem Sir L. Jenkins es

bezeugt, daſs Pech und Theer zu seiner Zeit nicht allgemein für Contrebande gehalten wurden, wenn sie nicht etwa durch eine specielle Notification verboten gewesen wären.

Entscheidung.

Ich nehme es für einen in diesem Gerichte völlig ausgemachten Lehrsatz an, daſs im allgemeinen Pech und Theer Contrebande sind, woferne sie nicht durch specielle Tractaten oder durch den Beweis beschützt werden, daſs sie das Product des exportirenden Landes sind. Im letzteren Falle werden sie nach der gelinderen und neueren Anwendung der Regel als bloſs dem Vorkaufsrechte unterworfen erachtet. In gewissen Fällen, in welchen sie die Stapelwaare des exportirenden Landes, wie z. B. von Schweden ausmachen, mag die Präsumption zum Besten des Reclamanten ohne absoluten Beweis zugelassen werden: allein was Ostfriesland oder irgend einen Theil des preuſsischen Gebietes betrifft; so entsteht dieselbe Präsumption bey demselben nicht. Die Thatsache ist auf keine Weise von dem Reclamanten bewiesen und ich bin geneigt zu denken, daſs die Präsumption auf der anderen Seite ist.

Was dasjenige betrifft, welches man über die preuſsische Ansicht dieses Gegenstandes gesagt hat;

so besorge ich, daſs dies nicht das einzige Beispiel ist, in welchem unsere Darstellung des Völkerrechtes von derjenigen sich unterscheidet, welche die Preuſsen geneigt sind über denselben Gegenstand anzunehmen, und ich erinnere dagegen, daſs es meine Pflicht ist, derjenigen zu adhäriren, welche ich für die durch die früheren Entscheidungen dieses Gerichtes auctorisirte Exposition des Völkerrechtes halte, die auf allgemeine und uninteressirte Ansichten der Sache begründet ist.

Zu Folge derselben halte ich mich verpflichtet, den Ausspruch zu thun, daſs diese Ladung der Condemnation unterworfen sey, da sie in Pech und Theer besteht, von dem nicht gezeigt ist, daſs es das Product des exportirenden Landes sey.

Den 21sten Januar 1802. wurde die am Bord des schwedischen Schiffes Christina Maria, Capitain Kehnrook, für schwedische Rechnung verladene in Schweden erzeugte Ladung Pech und Theer, die von Stockholm nach Blocksiehl in Holland directe bestimmt war, zwar freygegeben, allein dem Captor die Kosten der Despositionen zugestanden.

Den 11ten Februar 1802 wurde die schwedische Ladung des schwedischen Schiffes Resolution mit Pech und Theer für schwedische Rechnung von Stockholm

nach Livorno bestimmt, freygegeben. Die Regierung kaufte sie und bezahlte die Kosten des Reclamanten und des Captors. *)

Hanf betreffend.

Die Neutralen haben in dem französischen Revolutionskriege sehr viel Torst, eine sehr schlechte Gattung Hanf, nach Frankreich, vorzüglich nach Bourdeaux verschifft, und die Engländer liefsen sie gewöhnlich damit ungehindert seegeln. Dafs Verschiffungen dieses Artikels, bey dem die Neutralen sich so sicher glauben, indefs für die Eigenthümer desselben bey einer gerichtlichen Verhandlung wenigstens Kosten und Aufenthalt verursachen können, zeigen folgende Fälle.

Den 19ten Januar 1801 wurde die Sache des Schiffes, die gute Geselschaft, Capitain Michel Kolzenberg, **) entschieden. Das Schiff hatte bey der Aufbringung Hanf geladen gehabt, und war von Lübeck nach Bourdeaux bestimmt gewesen.

Auf Seiten der Reclamanten wurde behauptet, dafs diese Art Hanf nicht contreband sey, da dieselbe nicht für Schiffe brauchbar, sondern von einer

*) Robinson's Reports 4ter Band pag. 166.

**) Robinson 4ter Band pag 94.

gröberen Sorte wäre, die man gewöhnlich Torst oder Cordilla-Hanf nenne.

Es wurde das Gutachten von Königlichen Beamten zu Woolwich über die Natur der Waaren eingeholt.

Dieses lautete dahin, „dafs die Waare, deren Untersuchung ihnen aufgetragen wäre, Cordilla-Hanf sey, von einer sehr schlechten Gattung und auf keine Weise geeignet, um Tauen oder Tauwerk für Sr. Majestät Schiffe oder für Kauffahrdeischiffe daraus zu machen; dafs es wegen seiner schlechten Beschaffenheit durch eine Parlementsacte in England verboten sey, daraus Tauwerk zu machen, dafs sie nicht angeben hönnten, ob man ihn in fremden Ländern gebrauche, um Tauwerk daraus zur Schiffahrt zu verfertigen, allein dafs derselbe keineswegs dazu tauglich sey, und dafs das daraus verfertigte Tauwerk sehr unsicher wäre.“

Auf dieses Affidavit wurde die Ladung freygegeben unter Kostenersatz an die Captoren.

In einem späteren Falle dieser Art, Jonge Hermanus, *) wo man sagte, dafs die am Bord befindliche Quantität Torst zu geringfügig sey, um den Captoren damit ihre Kosten zu vergüten, sagte das

*) Robinson 4ter Band pag. 33.

Gericht. Der Torst ist dem Hanfe so ähnlich, daſs wenn man erlauben wollte, daſs solcher ohne Untersuchung verfahren werden dürfte; so würde der Feind hinreichend mit Hanf versorgt werden. Es ist nothwendig, daſs dergleichen Ladungen zur Untersuchung eingebracht werden.

Hierauf wurden die Kosten der Captoren erkannt.

Evert Capitain Evers. *)

Dies war der Fall einer von Lübeck nach Amsterdam bestimmten und von Lübecker Kaufleuten reclamirten Ladung Hanf. In den Connossementen hieſs dieser Hanf „Paſs-Hanf." Ueber diesen Punct entstand ein Zweifel wegen des eigentlichen Characters des Paſs-Hanfes, da man sich nicht erinnerte, daſs dieser Ausdruck je vorgekommen sey. Es wurde befohlen, über diese Quästion die Meinung eines Beamten in den Königl. Werften einzuholen.

Auf Seiten der Captoren behauptete der Königsadvocat, daſs Hanf für Contrebande zu erachten sey, woferne derselbe nicht durch die Relaxation eximirt würde, welche man in Hinsicht derjenigen Völker zugestanden habe, welche ihre eigenen Erzeugniſse ausführen. Hanf könnte nun aber nicht das Er-

*) Robinson 4ter Band pag. 354.

zeugnifs von Lübeck seyn, und hätte daher den allgemeinen Character der Contrebande und wäre als solche der Condemnation unterworfen.

Auf der anderen Seite behauptete Laurence, dafs die Regel auf Lübeck und die Hansestädte nicht so strenge zu appliciren sey, da solche in ihrem Gebiete beinahe nichts producirten. Die Billigkeit bey dieser Relaxation erfordere es, dafs ihnen die Wohlthat der Regel zu Statten käme, wenn sie blofs die Producte des benachbarten deutschen Reiches, von dem sie Mitglieder sind, exportirten.

Entscheidung.

Sir W. Scott. Ich denke es wird zu hart seyn, diese Städte auf die Producte ihres eigenen Gebietes zu beschränken. Allein da man jetzt angenommen hat, dafs Hanf im allgemeinen Contrebande ist; so liegt es den Reclamanten ob, zu zeigen, dafs irgend etwas in den besonderen Umständen dieses Falles ist, diesen Character zu verändern und ihn zu der Exemption zu berechtigen. In Hinsicht dieses Punctes werde ich daher dafür halten, dafs es die Pflicht der Reclamanten gewesen wäre, zu beweisen, dafs dieser Hanf in den benachbarten Districten gewachsen sey, deren Producte sie in dem gewöhnlichen Laufe ihres Handels zu exportiren gewohnt sind. Da das

nicht geschehen ist; so werde ich die Ladung condemniren, wenn vorher die Qualität des Hanfes untersucht seyn wird.

Was das Eisen betrifft, so äufserte Sir William Scott sich über die Natur dieser Waare in dem Falle des schwedischen Schiffes der ringende Jacob, Capitain Kreplin, *) wie folget.

Es ist villeicht kein Artikel in der Natur, der so genau unter die Beschreibung eines Artikels von verschiedenem Gebrauche kömmt, als Eisen. Es ist eine Waare, die zu den unendlichsten Verschiedenheiten von menschlichen Bedürfnissen dient. Da diese Ladung nach einem Hafen geht, wo Seeausrüstungen Statt finden; so wird es sehr wahrscheinlich, dafs es zu Schiffsausrüstungen würde angewandt worden seyn. Es würde aber zu weit gehen, blofs nach dieser Folgerung zu entscheiden, dafs es ein durchaus feindlicher Artikel sey. Auch kann ich einem anderen Argumente, welches man vorgebracht hat, nicht beistimmen, dafs nämlich, weil unbearbeitetes Eisen in einigen Tractaten als nicht contreband ausgenommen ist, es daher da, wo keine Ausnahme angegeben, als Contrebande zu betrachten sey.

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 63.

Die Aufzählung geschieht in Tractaten, um Mifsverständnissen zuvor zu kommen; sie unterscheidet das, was Contrebande seyn soll, von dem, was es nicht seyn soll. Aber die Ausnahme besonderer Artikel ist hier nicht in dem stricten Sinne zu verstehen, in welchem zuweilen gesagt wird: exceptio confirmat legem.

Er schliefst mit den Worten: Es wird dienlich seyn, das Eisen der Untersuchung der Beamten der königlichen Schiffswerfte zu unterwerfen, damit wir durch ihr Certificat bey der Bestimmung unterstützt werden mögen, ob dieses als Schiffsausrüstungs-Bedürfnifs zu betrachten sey oder nicht.

Den 6sten März 1801 kam die Sache des Schiffes Franklin, Capitain Segerbrath, zur Entscheidung. *)

Dies war der Fall eines preufsischen Schiffes, welches mit einer Ladung Hanf und Eisen von Lübeck angeblich nach Lissabon, aber eigentlich, wie es aus dem Orte der Wegnahme und aus dem Course des Schiffes sich ergab, nach Bilbao ging. Es wurde einige Meilen von St. Andero genommen.

Für die Captoren waren der Königsadvocat und *Adams*. Aus der Situation des Schiffes erhellt es, dafs dasselbe nicht nach Lissabon ging, sondern nach

*) Robinson's Reports 3ter Band pag. 217.

einem spanischen Hafen unter einer falschen Bestimmung nach Lissabon. Es ist ausgemacht, daſs vormals die Strafe, contrebande Artikel zu verführen, sowohl die Ladung als das Schiff afficirt haben würde, daſs, wenn auch Relaxationen in dieser Hinsicht Statt gefunden hätten, solche sich nicht auf Fälle erstrecken könnten, bey welchen der aggravirende Umstand einer falschen Bestimmung vorhanden sey, wodurch das Schiff ein activer Theilnehmer an dem feindlichen Unternehmen, den Feind mit Kriegsvorrath zu versehen, würde, und die andere kriegführende Parthey um das Recht des Vorkaufes brächte. Dieser Umstand erfordert daher, sagt man, mit Recht eine additionelle Pön, um solche Schiffe von denjenigen, die ihre wahre Destination angeben, zu unterscheiden; Da nun bey diesen Schiffen der Verlust der Fracht erfolgte, so sey die einzige additionelle Strafe, die man verhängen könnte, diese, in solchen Fällen zu der alten Gesetzesregel zurückzukehren und das Schiff für confiscable zu halten.

Für die Reclamanten läugnete Arnold die Bündigkeit der Folgerung, wodurch man zu beweisen gesucht hatte, daſs das Schiff wirklich eine andere Destination gehabt hätte, als diejenige die in allen Papieren desselben ausgedrückt und durch die Deposition des

Capitains confirmirt war. Man behauptete ferner in Betreff der Rechtsfrage, daſs wenn die Thatsache auch zugestanden würde, kein Grund da sey, zu einer gröſseren Strenge zu schreiten, als in neueren Fällen von dem Gerichte dieses Landes verhängt wäre; daſs bey der Sara Christina das Schiff bey dem Einlaufen in Cherbourg genommen worden, obgleich alle Papiere eine Bestimmung nach Cagliari angegeben hätten, bey welchem Falle das Gericht doch keine gröſsere Strafe als den Verlust der Fracht verfüget hätte.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Dies ist der Fall eines von preuſsischen Unterthanen reclamirten Schiffes. Es ist erwiesen ihr Eigenthum. Es ist mit Personen in Hamburg für eine Reise des Schiffes von Lübeck nach Lissabon eine Certeparthie errichtet. Wenn dies die wahre Reise wäre; so müſste das Eigenthum an die Eigenthümer zurückgegeben werden. In Rücksicht auf die Natur der Ladung und auf den Ort wo die Wegnahme erfolgte, ist über diese Thatsache eine Quästion entstanden. Die Ladung besteht in mehreren Artikeln welche directe Contrebande sind, wenn sie eine Destination nach dem Feinde haben und nicht durch die günstigen Rücksichten beschützt werden, die in einem gewissen Grade und in namhaften Fällen auf Waaren von Personen angewandt werden,

welche die einheimischen Producte ihrer eigenen Länder ausführen. Die anderen Artikel, welche nicht so directe contreband sind, werden bey Schiffsausrüstungen mit Nutzen gebraucht, und würden das Schiff nachtheiligen Ahndungen aussetzen, wenn sie eine feindliche Destination hätten.

Die Bestimmung ist daher die Hauptsache bey diesem Falle. Das Schiff wurde aufser seinem eigentlichen Cours genommen und in einem directen Cours nach einem spanischen Hafen in der Bay von Biscaya diesseits Cap Finis terrae. Ich habe sehr häufig Gelegenheit gehabt zu bemerken, dafs es sehr schwer ist, in einzelnen Fällen Betrügereien dieser Art ausfindig zu machen. Man hat immer Ausflüchte und Entschuldigungen bey der Hand, deren Nichtigkeit selten gänzlich dargethan werden kann. Das Gericht ist deshalb, ohne es auf sich zu nehmen, sie in den vorkommenden Fällen zu widerlegen, veranlafst worden, und ich hoffe nicht ohne Grund, im allgemeinen bey jedem Falle anzunehmen, dafs das gewisse Factum der zweifelhaften Explication vorgezogen werden müsse.

Dies Schiff ging, wie man angegeben hat, von dem englischen Canal südlich von Cap Finis terrae. Bey einer solchen Reise würde es der Hauptzweck seyn, wie jeder Mann, der einen Blick in die Charte

wirft, ohne den geringsten Grad von nautischer Kenntniſs sehen kann, weit genug hinauszusteuern, um beim Cap Finis terrae vorbey zu kommen und dann auf Osten zuzuhalten. Dies Schiff hat sich im Gegentheil weit in die Bucht von Biscaya vertieft und steuerte östlich auf die Küste von Spanien zu. Dadurch, daſs es sich auf einer solchen Reise östlich hielt, würde es 2 bis 3 Vorgebürge zu umsegeln, und zu diesem Endzweck 2 oder 3 verschiedene Winde nöthig gehabt haben. Es ist nicht unwesentlich zu bemerken, daſs dieser Mann vorher in diesen Seen gefahren hatte und daher nicht Unkunde vorschützen konnte. Es ist gleichfalls in die Augen leuchtend, daſs zu einer Reise nach Lissabon aus besonderen Gründen mehr als gewöhnliche Vorsicht nöthig gewesen wäre, die spanische Küste aus der Rücksicht zu vermeiden, weil die politischen Verhältnisse zwischen Spanien und Portugal so ungewiſs waren. Man kann mit gutem Grunde annehmen, daſs eine Ladung dieser Art in dieser Zeit nach Lissabon bestimmt, von den spanischen Kreuzern nicht als ganz unschuldig würde angesehen werden. Es ist selten ein Fall vorgekommen, wo der Capitain, der auſser seinem Course gefunden wurde, nicht eine Entschuldigung anzugeben gewuſst hat. Im vorliegenden Falle wurde kein solcher Versuch ge-

macht. Er gesteht es ein, auf die spanische Küste zugesegelt zu seyn; allein er entschuldiget sich dabey nicht mit contrairen Winden oder anderen Ursachen. Der Monat November im verwichenen Jahre war vorzüglich schön und im Schiffsjournal (Logbuch) finde ich keine contraire Winde verzeichnet. Ein Zeuge sagt zwar, daſs sie bey lieblichem Wetter auf die spanische Küste zusteuerten; allein nicht, daſs sie ihre Situation nicht kannten. Da die Zeugen aussagen, daſs sie aus einem Orte kamen, wo sie nach der Bemerkung des Gerichtes nicht mit der gehörigen Genauigkeit aufgenommen wurden; so würde ich, wenn der Capitain ein Affidavit angeboten hätte, worin er zeigen wollte, daſs er den Commissarien gehörige Auskunft hätte geben wollen, daſs sie sich aber geweigert hätten, dieselbe zu Protocoll zu nehmen — — ihm dazu Erlaubniſs ertheilt haben, hieselbst noch Auskunft zu geben. Allein keine solche Auskunft ist angeboten. Ich bemerke zugleich, daſs, obgleich der Capitain sagt, „die Ladung hätte in Lissabon abgeliefert werden sollen; er doch diese Aussage sehr schwach dadurch bestätigt, daſs er sich bloſs auf seine Papiere bezieht. Er ist der Mann, der die Certheparthie errichtete, den Contract abschloſs und den wirklichen Cours des Schiffes leitete. Von ihm hätte man daher eine be-

stimmte und positive Auskunft erwarten können, anstatt des blofsen auf den Inhalt seiner Papiere begründeten Glaubens, welcher, woferne seine Wissenschaft ihre Wahrheit nicht corroborirt, keine hinreichende Gründe für seinen Glauben enthalten können. Die Thatsache dieses Falles, dafs es der Plan der Reise war, das Schiff betrüglicher Weise unter einer falschen Destination nach einem spanischen Hafen zu führen, genügt mir. Da keine Aufklärung angeboten ist; so müssen die vorliegenden Beweise conclusiv seyn. Die Folge davon wird seyn, dafs das trügliche Betragen der Partheyen, die Antheil an dem Schiffe haben, dasselbe der Condemnation unterwirft. Vormals afficirte in gewöhnlichen Fällen das Verführen von Contrebande das Schiff, und obgleich eine Relaxation eingetreten ist; so kann man die Wohlthat derselben doch nur bey aufrichtigen Fällen reclamiren. Der aggravirende Umstand einer trüglichen Absicht rechtfertiget eine additionelle Pön, und das Recht des Vorkaufes, welches sonst eludirt werden würde, mufs dadurch gesichert werden. Dies ist die Meinung, welche ich, was das Princip betrifft, über diesen Gegenstand hege; allein ich wünsche die Auctorität von Präjudicaten zu untersuchen.

Den 10ten März erklärte er darauf:

Ich habe diesen Fall überlegt und wünsche es, dafs man es als eine ausgemachte Rechtsregel, die von diesem Gerichte angenommen ist, annehme: dafs die Verführung von Contrebande bey einer falschen Destination, sowohl die Condemnation der Ladung als des Schiffes bewirke. Bey dem früheren Falle der Sara Christina bewies das Gericht aus einer günstigen Rücksicht auf einige besondere Umstände seine Nachsicht dadurch, dafs es das Schiff ohne Fracht und Kosten zurückgab, indem es zugleich dabey erklärte, dafs dies eine Nachsicht sey, die kaum mit rechtlichen Principien vereinbar wäre. Nachdem ich jetzt reiflich und nach einer reellen Discussion das allgemeine Princip überlegt habe; so bin ich decidirt der Meinung, dafs die Confiscation des Schiffes das legale Resultat des Verführens von Contrebande bey einer falschen Destination sey.

Fracht von Contrebande betreffend.

In dem Falle des hamburgischen, von Archangel nach Rotterdam mit einer Ladung Theer bestimmten, in England aufgebrachten Schiffes, Mercurius, Capitain Meincke, hielt der Capitain um seine Fracht an. Allein das Gericht verwarf den 17ten April 1799 diese Bitte. *)

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 90.

Obgleich im allgemeinen die Regel ist, dafs den neutralen Frachtfahrern, im Fall sie Contrebande verführen, die Fracht aberkannt wird; so findet doch eine Ausnahme Statt, wenn die Contrebande in ganz unbedeutender Quantität vorhanden ist.

In dem Falle des Schiffes Neptunus, Capitain Lampe, behauptete der Königsadvocat bey der Bitte des Reclamanten um Fracht und Kosten, dafs in dem Falle einer contrebanden Ladung die Fracht nicht zugestanden werden könnte.

Arnold und Robinson sagten dagegen: Das Gericht wird es nicht für nothwendig erachten, die Regel in ihrer äufsersten Strenge bey einem Falle, wie der gegenwärtige, anzuwenden, in welchem nur sehr wenig Contrebande unter einer Menge von anderen Waaren vorhanden ist.

Das Gericht war derselben Meinung, und Fracht und Kosten wurden zugestanden.

Oster Risoer Capitain Jürgensen. *)

Dies war der Fall eines Schiffes, welches diverse Artikel von Riga nach Amsterdam führte, und hierunter eine Parthei Segeltuch, welches für Leinen angegeben war. Die unschuldigen Theile der Ladung,

*) Robinson 4ter Band pag. 199.

welche Eigenthümern, die bey dem contrebanden Theile der Ladung nicht implicirt waren, zugehörten, wurden zurückgegeben, dagegen das Segeltuch und der Lein-Saamen, der in einem und demselben Reclam eingeschlossen war, wurden condemnirt.

Was die Fracht betraff, so bat man, daſs dem Capitain die Fracht selbst für den contrebanden Theil der Ladung mögte zugestanden werden, unter dem Vorgeben, daſs er gänzlich über den Inhalt der Packete unwissend gewesen sey, die für Leinen wären ausgegeben worden, und daſs er sich auf dem Rücken des Connossements specialiter verbunden habe, die Emballage der Packen nicht zu öffnen.

Der Königsadvocat und Robinson behaupteten auf der anderen Seite:

Daſs der Capitain de jure der Bevollmächtigte der Rheder sey, was das Schiff betreffe, und daſs dies fähig sey, ihn durch seine Handlung zu verpflichten, so daſs, wenn eine Ladung als contreband condemnirt würde, de jure die Kenntniſs und Mitwissenschaft des Capitains, was den Inhalt der Ladung betreffe, präsumirt werden müſste, um den Rheder der Fracht verlustig zu machen. Da dieses die Rechtsregel sey, so hätte der Capitain keine Freiheit, freiwillig unwissend zu bleiben, da, wenn man dieses in einem Falle

zulassen wollte, alle Strafe für das Verführen von Contrebanden wegfallen würde.

Valin sagte, was die Unwissenheit des Capitains betrifft, indem er von einer analogen Materie spricht:

Man würde dem Capitain dadurch eine Entschuldigung an die Hand geben, mit welcher er niemals verfehlen würde, die Confiscation seines Schiffes und so gar seiner Ladung zu eludiren. Auch der Chevalier d'Avreu, indem er von den Wirkungen der Contrebande spricht, sagt: daſs es die gemeinschaftliche Meinung der Schriftsteller sey, diese Entschuldigung zu verwerfen.

Traité des prises Ch. 5. Sect. 5.

Ein Capitain, der sich darin irren würde, anzunehmen, seine Ladung sey nicht contreband, würde sein Schiff gegen den Verlust der Fracht nicht schützen, noch viel weniger könnte diese Wirkung zugestanden werden, in Betreff der Unwissenheit mit dem Inhalte einer Ladung, die man durch eine Uebereinkunft freiwillig übernahm, welche an und für sich schon hätte Vorsicht erwecken sollen.

Entscheidung.

Das Gericht hielt dafür, daſs der Capitain nicht damit zugelassen werden könnte, seine Unwissenheit vorzuschützen, daſs er in Kriegszeiten verpflichtet sey,

den Inhalt seiner Ladung zu wissen, daſs wenn die Rechtmäſsigkeit einer entgegengesetzten Regel könnte verfochten werden, so würde diese auf die Führung aller Contrebande anzuwenden seyn. Für die contrebanden Güter wurde die Fracht aberkannt, für die freygegebenen Güter wurde die Fracht erkannt zu Lasten dieser Güter, da Schiff und Ladung getrennt waren.

Was die englischen Assecuranz - Grundsätze über diesen Gegenstand betrifft, so sagt Herr Marshall: *)

Man kann es im allgemeinen als eine Regel festsetzen, daſs über keine Art von Gütern oder Waaren, deren In- oder Exportation man gegen die Gesetze Englands und seiner Nebenlande, oder gegen das Völkerrecht intendirt, eine Versicherung rechtlich eingegangen werden kann und daſs, wenn eine beabsichtigte Handlungsunternehmung gegen irgend eines dieser Gesetze ist, die Assecuranz, die gemacht wird, um solche zu beschützen, illegal und null und nichtig ist. Denn das Gesetz würde sich selbst widersprechen, wenn es einem Contracte Gültigkeit ertheilen wollte, welcher errichtet ist, um eine Parthey von dem Risico zu befreien, der aus der Verletzung des Gesetzes

*) Treatise on Insurance pag. 48.

erfolgen kann. In allen anderen Seestaaten gilt dasselbe Princip, und auswärtige, vorzüglich französische Schriftsteller, nehmen es als einen Grundsatz an, dafs das Versprechen der Assecuradeure, so allgemein es auch ausgedrückt seyn mag, schlechterdings nicht auf einen Handel gehen kann, der von den Gesetzen des Platzes verboten ist, wo die Assecuranz geschlossen wurde.

In England gilt diese Regel, selbst wenn der Assecuradeur von der Natur dieses Handels benachrichtiget ist. Denn obgleich in einem solchen Falle diese Exception allemal einem Assecuradeur sehr übel ansteht, der die Prämie eingesäckelt und Schadloshaltung versprochen hat; so sind die Gerichte doch verpflichtet, die Exception gelten zu lassen. Freilich dies nicht des Assecuradeurs wegen, sondern aus Gehorsam gegen das Gesetz, welches auf allgemeine politische Grundsätze begründet ist, und von welchem gewissermafsen zufälliger Weise der Assecuradeur gegen die wirklichen Verpflichtungen zwischen ihm und dem Versicherten Vortheil ziehen darf.

In einem folgenden Abschnitte drückt Herr Marshall sich über die Definition von Contrebande folgendermaafsen aus.

Einige Handelsartikel sind blofs im Kriege brauch-

bar. Dies sind Belli instrumenta; andere die nur blofs zur Bequemlichkeit des Lebens, zum Vergnügen und zu den gewöhnlichen Bedürfnissen des Lebens erforderlich sind, und andere können sowohl im Kriege als im Frieden gebraucht werden, als Geld, Proviant, Pferde, Schiffe und Schiffsbauholz. Die erste Gattung ist zu allen Zeiten, wenn sie nach dem Feinde versandt wird, für contreband erachtet worden, und zu Folge des Völkerrechtes der Wegnahme und Condemnation unterworfen, in welchem Schiffe sie auch gefunden werden mag.

Nicht blofs Waffen, Pulver, Kugeln und andere Ammunition, sondern auch Pferde und Geschirr, Pech, Theer, Segel, Hanf und Tauwerk, Masten, Raaen und alle Bedürfnisse zum Bau und zur Ausrüstung von Schiffen werden gewöhnlich nach dem Völkerrechte für Kriegs-Contrebande gehalten. Welche Artikel zur Contrebande gerechnet werden sollen oder nicht, wird oft zwischen Staaten durch specielle Verträge bestimmt und vergewissert.

In keinem der neueren mir bekannten englischen Assecuranz-Schriftsteller sind merkwürdige Präjudicate über die den Neutralen angehörigen Waaren ent-

halten, die im Kriege für contreband bey einer feindlichen Bestimmung in englischen Gerichten erklärt sind.

In jedem Staate ist die Zuführung von Contrebande nach dem Feinde ein Capital-Verbrechen, und mehr oder weniger gehen die Principien, die auf einen solchen Handel angewandt werden, auch auf die Versicherung. Aus diesem Grunde wird ein Assecuradeur so leicht nicht directe die Versicherung von neutralen Kriegscontrebanden, die nach dem Feinde seines Landes gehen, zu übernehmen wagen. Allein wie viele Artikel giebt es, die nur unter Umständen als Contrebande angenommen werden, die auch der englische Assecuradeur bona fide für keine Contrebande bey der Versicherung halten könnte, und die dennoch bey einer späteren Aufbringung von einem englischen Gerichte für Contrebande angenommen werden. Was ist da Rechtens in Betreff der Gültigkeit der Versicherung?

Da die englischen Gerichte, in welchen Assecuranzsachen verhandelt werden, die von der Admiralität in Hinsicht der Condemnation in neutralen Ländern, so wie der Befreiung und anderer Materien des Prisenrechtes, aufgestellten Principien angenommen haben; so bin ich fest der Meinung, daſs dies auch

in Hinsicht der jetzt schon unter Umständen für contreband gehaltenen und in Zukunft dazu constituirten Artikel der Fall seyn wird, und dafs daher neutrale Kaufleute sehr unvorsichtig und unbesonnen handeln würden, wenn sie Assecuranzen solcher Artikel in England wollten besorgen lassen.

Molloy sagt Lib. 2. Cap. 7. Sect. 15. „Wenn verbotene Waaren auswärts verladen werden, und ein Kaufmann die Assecuranz dafür übernimmt; so entsteht die Quästion: dafs, wenn solche Güter gesetzlich als verbotene Waaren angehalten werden, ob der Assecuradeur verpflichtet sey?“

Man hält dafür, dafs er nicht verpflichtet ist; denn, wenn die Waaren zur Zeit der Verladung illegal sind, und der Ablader dies wufste, so wird eine solche Assecuranz den Assecuradeur nicht verpflichten; denn dies ist keine solche Assecuranz, welche die Gesetze aufrecht erhalten, sondern eine unerlaubte.

Dasjenige, was ich vorstehend angeführt habe, ist nur auf Kriegscontrebande zu beziehen; denn was die Zoll- und Finanzgesetze fremder Länder (Revenu laws) für Contrebande erklärten, darüber können bona fide, und zumal wenn der Assecuradeur den Umstand weifs, gültige Versicherungen geschlos-

sen werden. Wenigstens ist dies die Meinung der vornehmsten französischen und englischen Schriftsteller über diese Materie, und das Resultat aus mehreren Entscheidungen des berühmten Lord Mansfield und anderer englischer Richter.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Das Interesse Frankreichs bey dem Uebergewichte der englischen Seemacht erfordert es, dafs der Catalogus der contrebanden Artikel so sehr wie möglich beschränkt werde. Bey vielen Tractaten hat dieses Interesse entschieden. Mehrere französische Prisengerichte hingegen, sowohl im vorigen als in diesem Jahrhunderte, sind von den Tractaten abgewichen, haben weit mehrere Waaren als verbotene für die Neutralen aufgeführt, als je die Engländer angenommen hatten. Wie oft ist das Lieblingsprincip der französischen Kaper, Waaren feindlichen Ursprungs für illegal zu erklären, von Zeit zu Zeit in ihren jetzt abolirten Prisengesetzen aufgestellt! Das Reglement von 1778 enthält humane Principien, und dieses hat der Kaiser Napoleon I. wieder zum Hauptgesetz gemacht. Es befiehlt Art. I. „In Betreff der Schiffe neutraler Staaten, wenn sie mit contrebanden, nach dem Feinde bestimmten Waaren beladen sind; so können dieselben angehalten, die besagten Waaren in Beschlag genommen und confiscirt werden, aber die

Schiffe und der Rest der Ladung sollen freygegeben werden, wofern besagte Waaren nicht drey Viertheilen von dem Werthe der Ladung ausmachen, in welchem Falle Schiff und Ladung gänzlich confiscirt werden sollen.

In der Sache des Schiffes la Statira sagte Herr Portalis in seinem Berichte über die Materie von Contrebanden:

Der Captor verlangt nach dem Gesetze vom 29sten Nivose des Jahres 6 gerichtet zu werden. Er behauptet, daſs unter der Herrschaft dieses Gesetzes er sich dem gefährlichen Kreuzzuge unterzogen, und das Schiff la Statira genommen habe. Er sagt, die Seegesetze und Reglements können keine rückwirkende Kraft haben. Ueberdies sind die Bürger nicht Richter der Gesetze. Es bedeutet daher wenig, daſs man über die Fehler und traurigen Folgen des Gesetzes vom 29sten Nivose Anmerkungen macht; mein Recht war ein jus quaesitum vor der Derogation des Gesetzes.

Ohne den Grad der Stärke und die Auctorität, die man dem Gesetze vom 29sten Nivose zugestehen darf, zu untersuchen, will ich nur im allgemeinen bemerken, daſs die Kaper-Reglements, welche nur uneigentlich Gesetze heiſsen, und die an und für

sich selbst wesentlich pro temporibus et causis veränderlich sind, allezeit bey ihrer Anwendung durch weise und billige Rücksichten gemildert werden können. Ich füge noch hinzu, daſs bey der Anwendung von Reglements, die von einer auſserordentlichen Strenge sind, man dieselben vielmehr restringiren als extendiren muſs, und daſs bey der Wahl unter mehreren Auslegungen, deren sie fähig sind, man diejenige vorziehen muſs, welche der Gerechtigkeit und der Freyheit am angemessensten ist. Das Recht entspringt nicht aus den Reglements, sondern die Reglements sollten aus dem Rechte entspringen. Dem zu Folge sollten die Civilgesetze und Reglements auf diejenige Art und Weise allemal vollzogen werden, welche den Grundsätzen des gesunden Menschenverstandes am angemessensten ist, vorzüglich in Materien, die auf das Völkerrecht Bezug haben, in Hinsicht dessen die Gesetzgeber es allezeit als ihren höchsten Ruhm angesehen haben, blos die ehrerbietigen Dollmetscher des Naturrechtes zu seyn.

Das Gesetz vom 29sten Nivose will, daſs durch die Ladung die Qualität des Schiffes, ob es neutral oder feindlich ist, bestimmt werden soll. „Aber „wie muſs man die Worte ganz oder zum Theil“ verstehen? Aller Zweifel fällt weg, wenn die Ladung

ganz in verbotenen Waaren oder Contrebande besteht. Aber wenn die verbotenen Waaren oder die Contrebande nur einen Theil der Ladung ausmachen, welcher Regel muſs man dann folgen?

Das Reglement von 1778 confiscirt Schiff und Ladung nur in dem Falle, wenn die Contrebande den Werth von drey Viertheilen der Ladung übersteigt.

Das Gesetz vom 29sten Nivose bestimmt keine Quantität und giebt keinen Maaſsstab. Es beschränkt sich darauf, zu sagen, daſs Schiff und Ladung verfallen seyn sollen, wenn die Ladung ganz oder zum Theil von einer verbotenen Gattung ist. Aber man muſs nie voraussetzen, daſs das Gesetz Ungereimtheiten bezweckt. Bey der Auslegung der Gesetze muſs man, aus Achtung für sie, es vermeiden, ihnen einen Sinn zu leihen, den die gesunde Vernunft miſsbilliget. Demnach ist es gewiſs absurd, wenn man glauben wollte, daſs das Gesetz vom 29sten Nivose, weil es keine Quantität bestimmt, jeden geringfügigen Theil einer verbotenen Materie oder einer Contrebande für hinreichend hält, einen Vorwand abzugeben, Schiff und Ladung gänzlich zu condemniren.

Es sind bekannte Rechtsprincipe vorhanden, um die Gesetze auszulegen. Die Logik verbietet den

Gedanken, dafs, wenn ein Gesetz von irgend einer Quantität redet, wovon es kein Maafs angiebt, man diesem Gesetze Ungereimtheiten und lächerliche Hypothesen unterschieben könne. In der Rechtsterminologie wird wenig für nichts geachtet, parvum pro nihilo habetur. Folglich wenn das Gesetz sich des Ausdrucks bedient, „ganz oder zum Theil", so mufs man supponiren, dafs es verstanden hat, dafs das Ganze oder wenigstens ein sehr beträchtlicher Theil erforderlich sey, um bey jedem vernünftigen und gerechten Menschen einige Bedeutung zu erhalten.

Ich bin daher berechtiget zu schliefsen, dafs selbst nach dem Gesetze vom 29sten Nivose ein Schiff und seine Ladung der Confiscation nicht könne exponirt seyn, woferne die verbotenen oder contrebanden Waaren, welche sich am Bord desselben befinden, nicht von der Quantität sind, um Eindruck zu machen, und eine gerechte Präsumption des Betruges in Hinsicht des übrigen Restes der Ladung zu erwecken. Welche Quantität mufs es aber seyn? Selbst dadurch, dafs das Gesetz dieselbe nicht bestimmt, überläfst es die Bestimmung derselben der Billigkeit der Magistratspersonen, das heifst, jener aufgeklärten Weisheit, welche das Gesetz auslegt, wenn es dunkel ist, es supplirt, wenn es unzulänglich ist, es verbessert,

wenn es noch unvollkommen ist, und ohne welche die Ausübung der Befugnifs zu richten, oder die Gerechtigkeit zu handhaben, unmöglich wird.

In Hinsicht der Thatsache mufs man demnach aufrichtig untersuchen, von welcher Natur die am Bord gefundene Ladung des Schiffes la Statira ist.

Aus den Documenten ergiebt sich, dafs 60 Fäfser Terpentin und 40 Fäfser Theer am Bord waren. Der Captor hat diese Gegenstände als Contrebande angegeben. Der Genommene hat vorgeschützt, dafs nach dem Handels- und Freundschafts-Tractat, der 1778 zwischen Frankreich und den Americanern errichtet ist, Theer und Terpentin nicht unter der Gattung von contrebanden Materien aufgeführt sind.

Ich räume ein, dafs der Tractat von 1778 Terpentin und Theer nicht in der Zahl der verbotenen und contrebanden Waaren aufgeführt hat. Aber wir lesen in diesem Tractate, dafs die französische Regierung und die vereinigten Staaten sich gegenseitig verpflichten, in Betref der Schifffahrt und Handlung keine besondere Gunst anderen Nationen zuzugestehen, die nicht auch zugleich der andern Parthei zu gute kommen sollte,

Die Americaner haben, als sie späterhin mit England unterhandelten, demnach nicht den Englän-

dern es zugestehen können, dafs Theer als Contrebande angesehen werden sollte, ohne dafs dieses nicht auch zugleich für Frankreich Rechtens geworden sey.

Sonst würden die Engländer einen Vortheil haben, und das hat man durch die Clausel, welche ich citirt habe, verhindern wollen.

Das Arreté des Directoriums vom 12ten Ventose bekräftiget die Thatsache, das heifst, es bekräftiget, dafs die Americaner gegen die Engländer eingewilliget haben, sich als Contrebande den Transport von Theer zu untersagen. Durch den Tractat von 1778 sind wir nun aber berechtiget, uns eben des Vortheils zu erfreuen.

Es ist demnach nicht zu bestreiten, dafs der am Bord des Schiffes la Statira verladene Theer eine contrebande Waare sey.

Die Abladung dieser Waare wird durch kein Connossement justificirt. Dieser Mangel des Connessements ist ein Indicium des Betruges. Aber der am Bord des Schiffes la Statira vorgefundene Theer ist eine zu unbedeutende Portion der Ladung des Schiffes, um dadurch die Confiscation zu bewirken; selbst nicht nach dem Gesetze vom 29sten Nivose.

Die ganze Ladung des Schiffes war in allen Instanzen condemnirt. Von dem Prisenconseil wurde die

Condemnation confirmirt, da auch der Genommene von den unteren Instanzen nicht appellirt hatte. Das Schiff wurde ohne allen Schadensersatz frei erkannt.

In der den 29sten Fructidor im Jahre 8 vor dem Prisenconseil verhandelten Sache des preufsischen Schiffes Maria Arendz, Capitain Blanck, welches von Riga nach Lissabon mit Masten und Bauholz bestimmt war, und in der Nacht vom 4ten auf den 5ten Nivose im Jahre 6 bey Gravelines in Frankreich strandete, kamen die gesetzlichen Grundsätze in Hinsicht der Contrebanden in Anrege.

Das Handlungs-Tribunal von Dünkirchen erkannte Schiff und Ladung frey und confiscirte blofs die am Bord verladen gewesenen Masten, indem es sich auf das Arreté des Directorii vom 12ten Ventose des Jahres 5 stützte. Man appellirte an das Civil-Tribunal des Departements du Nord. Dieses Tribunal verordnete vorläufig, dafs es von dem Controlleur der Marine zu erweisen sey, dafs die am Bord des Schiffes gefundene Contrebande mehr als drey Viertheile der Ladung ausgemacht hätte.

Die ganze Ladung wurde auf 96,653 Franken 75 Centinen taxirt.

Die Masten und das Bauholz beliefen sich auf den Werth von 88,447 Franken. Das Tribunal schlofs da-

her, dafs die Contrebande mehr als $\frac{3}{4}$ der Ladung ausmachten, und confiscirte die ganze Ladung.

Der Berichtsabstatter, Herr Portalis, sagte in Hinsicht dieser Sache:

Man behauptet, dafs blofs durch den Umstand des Schiffbruches Schiff und Ladung freygegeben werden müfsten, da es, wie man sagt, dem Naturrechte zuwider sey, von einem Unglücksfalle Vortheil zu ziehen, welcher die Interessenten schon genug belaste.

Eventualiter sucht man die Neutralität des Schiffes und der Ladung zu beweisen.

Die Gesetze haben gewollt, dafs, indem man dem Unglücke Beistand leiste, man den Betrug nicht favorisire, daher wollen sie, dafs die Frage der Neutralität allezeit untersucht werden soll.

Dieses geht aus der Ordonance von 1696 hervor.

Se. Majestät befehlen, heifst es darin, dafs die an den Küsten gescheiterten Schiffe oder diejenigen, welche dahin durch Sturm oder andere Zufälle gelangen, zu Folge der Artikel der Ordonance von 1681, die in dem Titel der Prisen vorkommen, und zu Folge des Reglements vom 17ten Feb. 1694 beurtheilt werden sollen. Jedes gescheiterte Schiff, welches von feindlicher Bauart ist oder welches ursprünglich einen feindlichen Eigenthümer gehabt hat, soll nicht für

neutral erachtet, sondern gänzlich confiscirt werden, wenn darüber nicht vor den beikommenden öffentlichen Beamten ein Kaufbrief errichtet, und wenn dieser Kaufbrief nicht am Bord befindlich und von einer von dem ersten Eigenthümer ausgestellten authentischen Vollmacht begleitet ist, im Fall er den Kaufbrief nicht selbst vollzogen hat. Se. Majestät befehlen gleichfalls, daſs die am Bord der gescheiterten Schiffe verladenen Waaren, von denen sich am Bord kein Connossement befindet, zu seinem Vortheil gänzlich confiscirt werden sollen.

Die Frage, betreffend die Neutralität, kann daher nicht eludirt werden.

Man behauptet, daſs die Masten und das Bauholz Contrebande sind und daſs im vorliegenden Falle diese Gegenstände mehr als ¾ der Ladung ausmachen. Allein nach dem Völkerrechte hält man nur die Werkzeuge und Geräthschaften zum Kriege für verbotene Waaren oder Contrebande, und diese Gegenstände sind selbst nicht anders confiscable, als wenn sie eine Bestimmung nach dem Feinde haben. Masten und Bauholz sind nie unter die Classe verbotener Waaren gesetzt, sie gehören nur dazu seit dem Arreté des Directorii vom 12ten Ventose im 5ten Jahre.

Allein geht dieses Arreté die nordischen Nationen

an, deren vorzüglichster Handel in Bauholz besteht? Muſs man sich in Hinsicht dieser Nationen nicht nach den Tractaten und den herrschenden Usancen richten?

Indem man annimmt, daſs das Arreté des Directorii auf ein preuſsisches Schiff anwendbar sey, muſs man da nicht untersuchen, welches die Bestimmung dieses Schiffes sey? Es war in Ruſsland beladen und nach Lissabon bestimmt. Die Reglements verbieten es den Neutralen keinesweges, aus einem feindlichen Hafen auszulaufen und daselbst zu laden, vorausgesetzt, daſs es im Augenblick der Wegnahme erweisbar ist, daſs die verladenen Waaren neutrales Eigenthum geworden sind. Die Destination nach einem feindlichen Hafen ist an und für sich auch erlaubt, vorausgesetzt, daſs dieser Hafen nicht blockirt ist.

Es ist wahr, daſs die verbotenen Waaren und die Contrebande confiscable sind, wenn sie eine Bestimmung nach dem Feinde haben. Allein im vorliegenden Falle war die Destination nach Lissabon zu der Zeit, da das Schiff scheiterte, nicht verdächtig. Frankreich und Portugall waren zu der Zeit noch nicht im Kriege; folglich konnte zur Confiscation keine Veranlassung seyn.

Uebrigens ist es auch der wahre Grundsatz des Völkerrechtes, der in einem Tractat zwischen Preuſsen

und America angegeben ist, dafs selbst die verbotenen und contrebanden Waaren nur auf Art der Nahrungsmittel anzuhalten sind, für die man den Preis bezahlt. Ich weifs, dafs dieses Princip noch nicht allgemein ist und dafs unsere Gesetze es noch nicht sanctionirt haben. Allein nach unseren Reglements ist es zum wenigsten gewifs, dafs die verbotenen und contrebanden Waaren nicht anders als solche der Confiscation unterworfen sind, als wenn sie eine feindliche Bestimmung haben. Hier trift dieser Umstand nun nicht ein, weil Lissabon kein feindlicher Hafen war. Ich füge noch hinzu, dafs unter den als Contrebande angegebenen Waaren sich Planken befinden, die zu jedem anderen Gebrauch als zum Schiffbau dienen konnten, und Masten, die blofs für Kauffahrdei-Schiffe zu gebrauchen waren. Die Qualität der Waaren schliefst daher selbst jeden Betrug aus. Auf einer anderen Seite war die Destination erlaubt. Folglich mufs jede Idee der Confiscation verschwinden.

Den 11ten Germinal im Jahre 6 wurde das schwedische Schiff Elegance durch den französischen Kaper la Gageure und einige andere der englischen Fregatte Triton abgejagt. Es war mit Masten und Bauholz von Schweden nach Spanien für spanische Rechnung bestimmt gewesen. Bey der Verhandlung über diese

Sache, worin vorzüglich die Materie von der Wiedernahme zur Sprache kam, sagte der Bürger Parseval Grandmaison den 13ten Germinal im Jahre 9:

Was die Natur der Ladung betrift, die aus Masten besteht und aus Bauholz, welches nach Ferrol bestimmt ist, so ist die Frage, welche aus der Gültigkeit der Wiedernahme sich erhebt, wirklich von derjenigen sehr verschieden, welche bei der directen Anhaltung eines schwedischen Schiffes, das für neutrale Rechnung mit Contrebanden nach dem Feinde bestimmt wäre, entstehen würde. In dem letzteren Falle, obwohl die Engländer zum Hohn der Verträge Masten, welche für neutrale Rechnung nach ihren Feinden bestimmt sind, condemniren; so würde doch dieses schwarze Betragen, welches trotziger Weise von der ministeriellen Parthey in den öffentlichen Debatten des englichen Parlaments bekannt wurde, keine Nachahmer in einem Gouvernement finden, welches das Völkerrecht respectirt. Demnach würde ein französischer Kaper eine illegale Handlung begehen, welcher, um Repressalien auszuüben, vis à vis von dem Feinde ein mit Masten für schwedische Rechnung beladenes, selbst nach England bestimmtes Schiff, wegnehmen würde. Allein dies ist nicht der Fall der Wiedernahme der Elegance, bey welchem die

französischen Kaper nichts gethan haben, als daſs sie den feindlichen Händen Sachen entrissen haben, deren der Feind sich mit Gewalt bemächtiget hatte, und welche ihm ohne Zweifel von seinem Tribunal wären zuerkannt worden.

Bey dieser Lage der Sache und ungeachtet aller Achtung, welche die französische Regierung den Neutralen schuldig ist und von denen sie ihnen täglich Beweise giebt, ist es dennoch wenigstens sehr zweifelhaft, ob das in Betreff der unmittelbaren Anhaltung eines neutralen Schiffes von Seiten eines französischen Kapers aufgestellte Princip sich auf eine Wiedernahme von dem Feinde ausdehnen läſst, vorzüglich wenn die Wiedernahme nicht durch ein Staats-Schiff erfolgt ist. Die Ladung wurde condemnirt.

ZWÖLFTER ABSCHNITT.

Vom Vorkaufsrechte.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Eine mit der Lehre von den Contrebanden verwandte Materie ist diejenige von dem Vorkaufsrechte (right of preemption). Dieses Recht besteht darin, daſs England sich berechtiget glaubt, Ladungen von contrebanden Producten, und zuweilen auch Lebensmittel, die auf einheimischen neutralen Schiffen für einheimische Rechnung directe nach feindlichen Kauffahrdeischiffshäfen bestimmt sind, nach England einbringen, und diese Producte mit einem Avance von 10 Procent auf den Facturenbelauf an sich kaufen zu können. In dem schwedischen Tractat vom 25sten July 1803 ist dieses Recht zugestanden.

Zur Zeit des Aushungerungssystems gegen Frankreich erhielt dieses angebliche Recht der Kriegführenden seine weiteste Ausdehnung beinahe auf alle nach

Frankreich gehende Artikel, und wurde am häufigsten angewandt.

Sir W. Scott drückt sich über diese Materie in dem oben enthaltenen Falle, das schwedische Schiff Sara Christina betreffend, folgendermaſsen aus. *)

Vorkauf ist, wie es scheinen muſs, kein übler Ausweg zwischen den Rechtèn der Kriegführenden, die auf die Nothwendigkeit der Selbsterhaltung gegründet sind, und den Reclamationen der Neutralen, die Waaren ihres Geburtsortes auszuführen, obgleich sie unmittelbar zu den Zwecken der Feindseligkeit dienen. Indeſs wenn man die Parthey zu der Wohlthat dieser Regel berechtiget, so wird eine vollkommene bona fides von ihrer Seite gefordert.

Die umständlichste Aeuſserung von Sir W. Scott über dieses Recht ist in seiner Entscheidung über das Schiff Haabet, Capitain Vette, enthalten. Sie ist den 10ten August 1803 von den Lords bestätiget. Sie ist äuſserst merkwürdig in Hinsicht der bey dieser Materie vorgekommenen und verneinend entschiedenen Frage: ob die Eigenthümer solcher Ladungen, die dem Vorkaufe unterworfen sind, ihre eigenen Assecuradeure seyn können?

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 87.

Den 30sten August 1800 wurde hierüber in der ersten Instanz entschieden.

Dies war ein Fall der aus einer Opposition gegen das Gutachten des Registrators und der Kaufleute sich erhob, welches in Betreff der verweigerten Zugestehung der Assecuranzprämie als Theil des Preises abgegeben war.

Die Ladung war von Altona nach Cadix bestimmt, wurde aber genommen, nach England eingebracht und an die Regierung verkauft. Aus dem Grunde, weil die Versicherung nicht wirklich geschlossen worden, war die Prämienforderung des Reclamanten in Copenhagen in dem Gutachten aberkannt.

Die Anwälde Laurence und Swabey führten folgendes für die Forderung an:

Dies ist eine von der Regierung angekaufte Ladung Korn, unter der generellen Uebereinkunft, den Werth zu bezahlen und den Facturenbelauf und zehn Procent zuzugestehen. Die Versicherung ist mit in Rechnung gebracht, allein der Registrator und die Kaufleute haben es geweigert, dieselbe aus dem Grunde passiren zu lassen, weil die Versicherung nicht wirklich gemacht ist, das heifst eigentlich, sie haben bestimmt, dafs die Eigenthümer nicht die Freiheit

haben, ihre eigenen Assecuradeure zu seyn, dadurch dafs sie den Risico selbst übernehmen.

Es kann bewiesen werden, dafs dies eine Meinung ist, die auf keine Weise von der allgemeinen Meinung der angesehensten Kaufleute dieser Stadt bestätiget wird. (Hier bat man ein von mehreren Kaufleuten unterzeichnetes Parere über eine entgegengesetzte Meinung produciren zu dürfen, und man sagte, dafs der Usus fori es zuliefse, dafs die Reclamanten dem Registrator und den Kaufleuten eine schriftliche Speciesfacti zur Zeit da sie ihren Bericht abfafsten übergeben dürften. Da man sich jenseits aber einem solchen Beweise widersetzte, so verwarf das Gericht denselben.)

Wenn die Meinung der angesehensten Kaufleute nicht als Beweismittel zugelassen werden soll; so wird es von unserer Seite nicht unedel seyn, den Einwurf zu machen, dafs die Kaufleute, die diesen Report unterschrieben haben, nicht competent sind, eine Frage dieser Art als Richter zu entscheiden.

Die Auctorität, die sie in Verbindung mit dem Registrator, was die Frage über Fracht und Kosten betrifft, ausüben mögen, kann ihnen keine Auctorität gewähren, als Kaufleute über einen Punct zu sprechen, in dessen Hinsicht man annehmen mufs,

Bayerische Staatsbibliothek München

dafs bey demselben hauptsächlich auf die allgemeine Meinung der kaufmännischen Welt zu achten sey. Vielleicht kann man wirklich behaupten, dafs es einige Kosten- und Schadensfälle gegeben hat, wobey dieser Punct nicht in Rechnung admittirt ist, allein sie werden kein Präjudicat für diesen Fall abgeben können. Dieser Fall nämlich tritt zwischen unserer Regierung und den neutralen Nationen ein, über das Recht Güter kaufen zu dürfen, die nach dem Feinde bestimmt sind und an Contrebande grenzen. Das Recht ist seiner Natur nach von der äufsersten Delicatesse und ist nicht durch beständigen Gebrauch sanctionirt. Wenn es von Seiten unserer Regierung nicht rathsam gehalten worden ist, dieses Recht aufzugeben; so mufs man von allen Seiten doch zugestehen, dafs dies ein Recht ist, bey welchem man auf das aufrichtigste verfahren mufs, und in dessen Hinsicht die Zahlungsconditionen auf das liberalste müssen interpretirt werden. Man ist übereingekommen, dafs der ursprüngliche Preis mit einem billigen Profit vergütet werden soll. Beim Ausbruch dieses Krieges, wo man diese Uebereinkunft traf, nahm man wieder dieselben Bedingungen an, die in dem letzten Kriege festgesetzt waren, und alles was man forderte, bestand darin, man verlangte von den neutralen Kaufleu-

ten den Beweis, dafs die in Rechnung gebrachte Prämie reell im Verhältnifs der gewöhnlichen Seegefahr sey und dafs sie wirklich von der Wegnahme mit Rücksicht auf den allgemeinen Marktpreis in der Factur berechnet sey; man forderte keinesweges, dafs eine Police producirt werden sollte. Vernünftiger Weise dachte man daher, dafs es unwesentlich sey: ob der Kaufmann bey anderen versichere oder ob er, was grofse Handlungshäuser oft thun, sein eigener Assecuradeur zu seyn wählte. Dies nahm man allgemein an und es ist sehr bemerkenswerth, dafs man dazu durch das Seecollegium, the navy Board, (welches damals bevollmächtiget war, diese Sache abzunehmen) auctorisirt, und dafs es in der Praxis des letzten Krieges nicht gewöhnlich war, die Production der Police zu verlangen. Da dem so ist, zu Folge welches Grundsatzes kann man es behaupten, dafs der Kaufmann nicht den Risico auf sich selbst nehmen darf und dafs, obgleich kein förmlicher Contract errichtet ist, er nicht berechtiget sey, die gewöhnliche Assecuranzprämie auf seine Ladung zu schlagen? Man würde sonst Kaufleute hindern, ihre eigenen Geschäfte auf ihre eigene Weise abzumachen, und ein gutes Monopolium für Assecuradeure stiften. Man

hat sich auf ein Papier aus der Fortuna *) bezogen. Der Fall des Schiffes war mit diesem ähnlich und Herr N. reclamirte die Ladung, das Schiff hatte vor der Captur Havarie grofs gemacht; allein in ihrem Berichte über das Schiff hatten die Kaufleute und der Registrator den Einschufs zur Havarie gleichfalls verworfen, da die Havarie ein Verlust sey, den er, da er sein eigener Assecuradeur sey, pro Persona tragen müsse. Man nehme auch in diesem Falle eine Havarie grofs an, würde es nicht die offenbarste Härte seyn, ihn zu zwingen, auf der einen Seite den Verlust zu tragen und zugleich ihm auf der anderen Seite zu verbieten, eine Assecuranzprämie in Rechnung bringen zu dürfen? Wenn die Prämie nicht in der Factur wäre aufgeführt gewesen; so hätte man einigen Grund gehabt, die Zahlung zu verweigern, aus dem Grunde, weil man annehmen könnte, dafs da jeder Kaufmann Mittel ergreifen wird, sich schadlos zu machen, er diesen Posten im Allgemeinen auf die Anderen mit aufgeschlagen hätte. In diesem Falle war von dem Ablader keine Factura am Bord, sondern nur eine correcte Rechnung, da er nicht wissen konnte, was

*) Fortuna, Capitain Jepson, entschieden in der Admiralität den 1sten October 1796.

der Eigenthümer thun würde. Allein sobald der Eigenthümer seine Rechnung erhielt; schickte er vor der Wegnahme eine vollständige und ausführliche Factur ab, die alle Pöste enthielt, und unter andern auch die Prämie und die üblichen Zinsen des Capitals. Man sagte vor dem Registrator und den Kaufleuten, daſs wenn man Assecuranzprämien zugestehen wollte; so würde man Assecuranz gegen die englischen Kreuzer zugestehen. Allein es kann erwiesen werden, daſs die Prämie in diesem Falle bloſs pro Rata der gewöhnlichen Prämie gegen Seegefahr sey, und daher hält dieser Einwurf nicht Stich. Man kann mit Recht behaupten, daſs in vielen Fällen die Forderung der Assecuranzprämie und der Fracht auf derselben Basis beruht. Was die Fracht betrifft, so wird die Captur für die Ueberlieferung der Ladung dergestallt angesehen, daſs das neutrale Schiff zu seiner Fracht berechtigt gehalten wird. Man nehme an, daſs eine Ladung von dieser Natur dem Rheder des Schiffes zugehöre; so würde man nicht läugnen können, daſs er nicht zur Fracht berechtiget sey, und nicht bloſs in Betreff solcher Ausgaben, die er wirklich bezahlt habe, denn so würde die Fracht auf die Volkshäuer und andere wirkliche Ausgaben beschränkt seyn; sondern nach dem reellen Gewinn der Reise. Die Assecuranzforde-

rung ist noch viel stärker, denn dies ist keine Forderung eines Gewinnes, was den Preis des Risicos betrifft, den der Kaufmann reell über sich selbst genommen hat. Aus diesen Gründen und in Beziehung auf die Praxis des vorigen Krieges, in welchem die Beamten der Regierung, welche diese Sachen abmachten, diese Praxis zugestanden, ohne die Production der Assecuranzpolice zu verlangen, und indem man zu bedenken bittet, daſs im Anfange dieses Krieges dieselbe Meinung herrschte, glaubt man, daſs der Registrator und die Kaufleute kein Recht hatten, diese Praxis zu verändern und sagen zu dürfen: wir sehen dies aus einem anderen Gesichtspuncte an, und man denkt daher, daſs dieser Bericht nicht confirmirt werden kann.

Gegen dieses Petitum wandte der Königs-Advocat und der Advocat der Admiralität ein:

Die vorliegende Frage ist: ob man es dem Reclamanten zugestehen kann, unter seinen Ausgaben und Kosten eine Ausgabe für Assecuranz berechnen zu dürfen, die er nie schloſs? Der Bericht, der dem Gerichte abgestattet ist, verwirft diese Forderung, und der gegen den Bericht gemachten Bemerkungen ungeachtet muſs man glauben, daſs die prima facie Präsumption stark zu Gunsten derjenigen ausschlägt, an

die das Gericht diese Frage verwiesen hatte, da sie ein gemischtes Collegium bilden, indem der Registrator geeignet ist, auf die Gesetze und die Praxis dieses Gerichtes Rücksicht zu nehmen, und die Kaufleute von dem Gerichte angesetzt sind, um über kaufmännische Gebräuche und Gewohnheiten Auskunft zu geben. Das Gutachten eines solchen Collegii beruhte also, was die Auctorität desselben betrifft, auf Gründen, die von der bloſsen Meinung der Privat-Kaufleute ganz verschieden waren, so achtungswürdig diese auch an und für sich seyn mögen. Man hat darauf hingedeutet, als wenn ein Vertrag in dieser Sache vorhanden sey. Wäre dies wahr; so wäre derselbe entscheidend. Allein dies ist nicht bewiesen worden, und alles was erhellt, besteht darin, daſs the Navy Board bey Abmachung solcher Rechnungen in dem vorigen Kriege nicht die Production der Police verlangte, und im Anfange dieses Krieges der Registrator und die Kaufleute eben so wenig; allein dies kann von einer Voraussetzung herrühren, daſs die Prämie wirklich bezahlt gewesen sey, da, wenn man sie in der Factur berechnet fand, der erste Eindruck davon natürlich der seyn muſste, daſs man annahm, sie sey bezahlt. Allein sobald man entdeckte, daſs keine Assecuranz wirklich abgeschlossen war, hat man die

Prämie gestrichen. Man kann vernünftiger Weise nicht behaupten, dafs dieser Fall in Rücksicht auf den Reclamanten günstiger müsse betrachtet werden, als Kosten- und Schadensfälle, wo man annimmt, dafs von Seiten des Captors ein Unrecht gegen den Reclamanten Statt gefunden hat, denn im letzteren Falle ist der Captor eines Unrechts schuldig erkannt und verpflichtet erachtet, den vollkommensten Ersatz zu leisten. Allein dies ist ein Fall, der aus einer zu rechtfertigenden Handlung herrührt; aus dem Rechte des Vorkaufes, welches man immer behauptet hat und von welchem man annimmt, dafs es von allen kriegführenden Nationen mit Recht ausgeübet wird. Es ist daher als eine Sache angesehen worden, in deren Rücksicht man sich vereinigt, worin der Ersatz bestehen soll, nämlich in der Wiedererstattung aller Kosten und eines billigen Profits. Alles wozu dieses Land in Hinsicht des ersten Gegenstandes verbunden gehalten werden kann, ist: den Reclamanten darüber in Integrum zu restituiren, der Parthey dasjenige wieder zu erstatten, welches sie wirklich bezahlt hat. Wie kann dies Statt finden in Hinsicht solcher Summen, die nie ausgekehrt sind? Das Gericht wird nicht auf den Belauf des Gewinnes sehen noch auf die Gefahren, die sich in Hinsicht des Löschungshafens

berechnen lassen; noch wird es die Prämienforderung, die willkührlich ist und von vielen Umständen abhängt, mit der Zugestehung von Fracht vergleichen, welche der Natur der Sache nach auf der Ladung haftet. In diesem Falle hat man sich keines Risico unterzogen, die Prämie ist nie bezahlt und daher ist nichts vorhanden, worauf die Forderung des Reclamanten begründet seyn könnte.

Bey der Entscheidung sagte Sir W. Scott: Dies ist ein Fall über den Bericht des Registrators und der Kaufleute, in Betreff der Zugestehung der Assecuranz-Prämie auf eine Ladung von Korn, die angehalten und nach diesem Lande aufgebracht ist. Die Freigebung dieser Ladung wurde erkannt und der Registrator nebst den Kaufleuten angewiesen, einen Bericht über den an den Reclamanten zu erstattenden Werth einzugeben. Dieser Bericht ist seiner Natur nach halb juristisch, halb kaufmännisch, indem er von Personen herrührt, die in beiden Hinsichten qualificirt sind, über die ihnen vorgelegten Sachen eine vernünftige Entscheidung abzugeben. Von einem Mitgliede dieses Collegii setzt man voraus, dafs es durch seine Verbindungen mit Gerichten fähig ist, unabhängig von anderen sein Gutachten zu formiren und seinen Gehülfen in Hinsicht aller Rechtsfragen in erster

Instanz zu assistiren, die der Inspection und Correction des Gerichtes unterworfen sind; da hingegen die anderen Mitglieder dieses inländischen Gerichtes aus Personen bestehen, die mit Handelsgegenständen bekannt sind, und die durch Entscheidungen in Handelsgegenständen ihre Urtheilskraft üben. Zu Folge des Berichtes einer dergestalt constituirten Commission ist die theils juristische theils mercantile Frage vor dieses Gericht gekommen. Heute ist mir gleichfalls ein Bericht von anderen Personen producirt worden, von denen ich nicht achtungsvoll genug sprechen kann, sowohl in Rücksicht auf die Ausdehnung ihrer Kenntnisse, als in Rücksicht auf ihre bekannte Rechtschaffenheit und ihr Ehrgefühl. Allein sie haben, wie mir deucht, ihre Function bey Abgebung ihres Urtheils über die ihnen vorgelegte Frage ein wenig mifsverstanden. Uebrigens sind sie Personen, die grofse Erfahrungen in Handelssachen besitzen, von denen das Gericht mit Vergnügen Auskunft über blofse Handelsgegenstände, die sie schicklicher Weise mittheilen könnten, entgegen nehmen würde. Wenn das Gericht zu wissen verlangt hätte: ob es in dem gewöhnlichen Laufe der Handlung nach der kaufmännischen Praxis üblich sey, Assecuranz-Prämien in Rechnung zu bringen und zuzugestehen,

auch wenn keine Assecuranz würklich abgeschlossen wäre; so würde ihre Antwort auf eine solche Frage, deren Gegenstand sie am besten wissen mufsten, genügt haben, indem dieselbe von ihrer Seite nichts als eine aufrichtige Mittheilung ihrer Erfahrungen und ihrer Praxis bedurfte. Allein die Frage, über die ihre Meinung eingeholt wurde, ist diese: Ob, wenn eine neutrale Ladung während eines Krieges von einem Kriegführenden angehalten ist, dieser auf alle Fälle in Compensation für die Ladung verpflichtet sey, (angenommen, dafs solche nicht confiscirt werden kann) eine Versicherung dieser Art zu bezahlen, wenn von dem Ablader selbst keine Versicherung der Art bezahlt ist? Diese betrifft nicht blofs kaufmännische Usancen, sondern ist eine Frage, die andere Rücksichten umfafst, welche zum Völkerrechte gehören, und ist diejenige Frage, welche ich jetzt zu entscheiden habe, und wenn ich dies Gutachten als eine Auctorität zu respectiren hätte, so wäre die mir obliegende Pflicht erlediget. Denn dies Gutachten enthält eine gänzliche Entscheidung, sowohl was das Theoretische als was das Rechtliche der Frage betrifft. Ich hoffe, sie werden mich von aller Inurbanität frey sprechen, wenn ich zu sagen wage, dafs ihnen die Arbeit, eine solche Decision zu geben, nicht legaliter aufgelegt ist, und

dafs daher dieser dergestalt introducirte Privatbericht ohne alle gehörige Merkmale einer Auctorität sich darstellt.

Die Frage ist: ob irgend ein vernünftiger Grund für mich vorhanden ist, den Ausspruch zu thun, dafs der Registrator und die Kaufleute eine gerechte Forderung abgeschlagen hätten, indem sie die Aufführung einer Assecuranzprämie in Rechnung die nicht bezahlt war, nicht zugestanden haben? Man hat behauptet, dafs dieser Posten in der Factur hätte zugestanden werden müssen, weil es in dem Verkehr der Kaufleute mit einander gebräuchlich ist, denselben zuzugestehen. Es leuchtet nicht ein, dafs dies eine nothwendige Folge ist; denn es ist sicher keine allgemeine Regel, dafs in allen Fällen, wo eine Ladung jure belli blofs des Vorkaufes wegen genommen ist, man dafür einen Preis gewärtigen könne, der genau auf dieselbe Weise berechnet wäre und genau auf denselben Werth sich beliefe, den sie gegolten haben würde, wenn sie in dem gewöhnlichen Laufe des Handels in ihrem Bestimmungshafen angekommen wäre.

Das Recht, Besitz von neutralen Ladungen zu nehmen, welche Provision oder Commeatus enthalten, und nach einem feindlichen Hafen bestimmt

sind, wird nicht allein von diesem Lande reclamirt. Dieses Recht gehört allen kriegführenden Nationen. Die alte Praxis Europens, oder wenigstens verschiedener Seemächte Europens war, sie gänzlich zu confisciren. Es ist noch kein Jahrhundert her, daſs nicht einige von ihnen sich dieses Recht angemaſst haben. Eine mildere Praxis hat sich in späteren Zeiten herrschend gemacht, indem man solche Ladungen bloſs dem Rechte des Vorkaufes unterworfen hielt, d. h. dem Rechte, solche für einen billigen Preis von dem Individuo, dessen Eigenthum auf die Weise angehalten wird, selbst erstehen zu können. Ich habe nie gewuſst, daſs auf Seiten der Kriegführenden dieser Reclam weiter als auf Ladungen geht, die eingestandenermaſsen nach dem Feinde bestimmt sind, oder auf solche, gegen die man den wohlgegründeten Verdacht hat, daſs sie eine verheimlichte Bestimmung dieser Art haben; noch habe ich gewuſst, daſs man auf Seiten der Neutralen genau denselben Preis erwarten dürfe, welchen man von dem Feinde in seinem eigenen Hafen hätte fordern können.

Der Feind kann durch Hungersnoth in Verlegenheit gestürzt seyn, und mag durch die Noth, worin er sich befindet, dahin getrieben werden, einen Hungersnothpreis für die Bedürfnisse, wenn sie zu ihm

gelangen, zu bezahlen; aber es folgt hieraus nicht, daſs, wenn man zu Folge seiner Kriegsrechte verfährt und solche Zufuhren auffängt, man die Verpflichtung auf sich hat, den Preis der äuſsersten Noth dafür zu bezahlen.

Mein Ankauf gründet sich auf eine gemilderte Ausübung des Krieges, und keine Regel hat festgesetzet, daſs ein solcher Ankauf genau nach denselben Gewinnaussichten regulirt werden muſs, welche die Expedition vor sich gehabt hätte, wenn nicht die Ausübung des Krieges intervenirt hätte. Man ist eine billige Schadloshaltung und einen nicht ungewöhnlichen Gewinn auf die Waaren schuldig, wobey man auf die ursprünglichen Ankaufskosten, welche der Absender bezahlt, und auf die Kosten, welche er in Hinsicht der Versendung gehabt hat, Rücksicht nehmen muſs. Ich hoffe und hege das Vertrauen, daſs dieses Land nie darin zurück seyn wird, auf eine liberale Art dasjenige zu interpretiren, welches man für eine billige Schadloshaltung und Avance zu halten hat. Allein sicher ist es, daſs die aufbringende Nation (capturing nation) nicht allemal diese Ladungen auf dieselben Bedingungen zu sich nimmt, welche der Feind gerne zugestehen würde, wenn er dieselben haben könnte. Noch viel weniger sind Fälle dieser

Art für solche zu erachten, bey welchen Schäden und Kosten erkannt werden müssen, und bey welchen der Verlust jedes möglichen Gewinnes auf die ungerechten Captoren gelegt werden muſs; denn dieses sind keine ungerechte Capturen, sondern auctorisirte Ausübungen der Rechte des Krieges. Man hat 2 bis 3 Rücksichten geltend zu machen gesucht, die man schicklicher Weise wegräumen kann; nämlich erstens, daſs zwischen der Königl. Regierung und den Partheien angenommen wäre, daſs dieser Posten aufgeführt werden dürfte. Sicher, wenn es durch irgend einen glaubhaften Beweis ausgemacht würde, daſs das Wort der Regierung auf die entfernteste Weise für eine solche Meinung verpfändet wäre; so giebt es keinen Grundsatz, welchen dieses Gericht für heiliger halten wird, als daſs das Wort der Regierung in Transactionen dieser Art unverbrüchlich müſste gehalten werden. Allein keine Art des Beweises ist hierüber producirt, und was die Thatsache betrifft, so ist solche nie zu meiner Kenntniſs gekommen. Man hat auf gleiche Weise gesagt, daſs in Fällen dieser Art, die in dem letzten Kriege vorfielen und welche damals durch the Navy board abgemacht wurden, die Assecuranzprämie zugestanden wurde, ohne daſs die Production einer Police erfordert wurde. Wie

es kam, daſs diese Praxis daselbst herrschend würde, ob zu Folge einer Meinung, daſs die Assecuranz jedesmal, wenn sie in Rechnung gebracht worden, auch wirklich geschlossen sey, oder ob zu Folge eines Befehls der Regierung, oder auf andere Weise, dies ist mir unbekannt. Die Personen, welche diese Rechnungen abzumachen hatten, waren keine Kaufleute und hatten durch diesen Posten in Rechnung verleitet werden können, daſs man ihn wirklich bezahlt hätte. Unter welchen Umständen auch immer diese Praxis mag entstanden seyn, wenn sie wirklich geherrscht hat; so giebt sie für den Registrator und für die Kaufleute hieselbst keine bindende Regel ab. Die Praxis kann ein bloſser Irrthum seyn, und ist, aufs beste davon geurtheilt, keine entscheidende Auctorität.

Ich habe schon gesagt, daſs die erwartete Bezahlung in dem Löschungshafen kein nothwendiges Maaſs für die Compensation in dem Hafen des Kriegführenden sey. Dies ist nicht bloſs der Fall in Hinsicht der Festsetzung des Preises für die Waaren, sondern auch in Hinsicht der Assecuranz würde es ganz vorzüglich unpassend seyn, ein solches Maaſs anzunehmen. Es ist vernünftig, die Assecuranzprämie in Hinsicht des Bestimmungshafens in Rechnung zu bringen, wenn

die Prämie auch wirklich nie bezahlt ist, weil der Kaufmann seinen eigenen Risico gelaufen und sich selbst die Prämie durch die übernommene Gefahr verdient hat. Allein ist dies da der Fall, wo die Reise gleich im Anfange unterbrochen, wo die Ladung in einen benachbarten Hafen aufgebracht worden ist? Im vorliegenden Falle sollte die Reise von Altona nach Cadix gehen, von dem Norden nach dem Süden von Europa, und beym Eingange des brittischen Canals, gleich nachdem es seinen Hafen verlassen hatte, ist das Schiff genommen. Die mehrsten der genommenen Ladungen hatten eine gleiche Bestimmung und sind unter ähnlichen Umständen genommen. Was für einen Vorwand giebt es, zu sagen, daſs man den ganzen Risico der Reise gelaufen habe? Das Aeuſserste, welches man verlangen könnte, ist eine Erstattung der Prämie pro Rata itineris peracti, die sich auf einen sehr kleinen Theil des Ganzen beläuft, der schwerlich einer besondern Aufmerksamkeit werth ist. Was man darüber gesagt hat, daſs bey Aufbringungsfällen von Schiffen man doch die volle Fracht für die ganze Reise zugesteht, so findet diese Zugestehung in anderer Hinsicht Statt. Man nimmt das Schiff in diesen Fällen nicht seiner selbst sondern bloſs der Ladung wegen, man unterbricht dessen Geschäft, welches an sich

gesetzlich und unschuldig war, und es ist daher nicht ungerecht, demselben die Wohlthat seines ursprünglichen Contractes zuzugestehen, dessen Ausführung man bloſs und allein durch die Wegnahme verhindert hat. Sehr verschieden davon ist die Schätzung in Betreff des Risicos der Ladung, der nie völlig Statt fand, und der Zahlung der Prämie, die man dann nur auf den Fall verdient hatte, daſs man den ganzen Risico wirklich gelaufen hatte, da kein wirklicher Contract Statt fand und die Ladung ihrer Natur nach dieser Art der Aufbringung während der Reise unterworfen war.

Im Ganzen sehe ich keinen hinreichenden Grund, den Ausspruch zu thun: der Registrator und die Kaufleute hätten dadurch eine ungerechte Maaſsregel ergriffen, daſs sie die angesetzte Assecuranzprämie nicht in Rechnung wollten passiren lassen. Sie haben dasjenige zugestanden, welches sie nach ihrer eigenen Erfahrung für eine billige Entschädigung und für einen Vortheil hielten, und ich höre nicht, daſs man die Hinlänglichkeit dieser Entschädigung und dieses Vortheils aus irgend einem anderen Grunde angefochten hat, als weil in dem gewöhnlichen Laufe der Handelsgeschäfte eine Assecuranzprämie würde hinzugefügt worden seyn, wenn die Ladung ihre beabsichtigte

Bestimmung würde erreicht haben. Da ich der Meinung bin, daſs der gewöhnliche Inhalt kaufmännischer Rechnungen, der in Hinsicht des beabsichtigten Ziels der Reise aufgemacht wird, bey gehöriger Erwägung aller eintretenden Umstände nicht das nothwendige und wahre Maaſs des Werthes abgiebt, welches bey Transactionen dieser Art angewandt werden muſs; so finde ich mich nicht berechtigt, die gegen den Bericht gemachten Einwürfe aufrecht zu erhalten. Wenn, was man wiederholt behauptet hat, ein Verständniſs von ganz anderer Art zwischen der Regierung Sr. Majestät und den Partheien Statt findet; so leidet es keinen Zweifel, daſs dieselben nicht durch das Mittel der Appellation an ein Gericht, welches besser mit Communicationen bekannt ist, die über diesen Gegenstand Statt gefunden haben können, die ganze Wohlthat eines solchen Engagements genieſsen werden.

Der Bericht wurde confirmirt.

ZWEYTES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Das Unglück, welches während der Revolution über den Handel dieser Nation verhängt war, hat sie im allgemeinen nachsichtiger und billiger wie die Engländer gegen die Neutralen über diesen Gegenstand gestimmt, wie dieses aus dem von dem National-Convent den 9ten May 1793 *) über diesen Gegenstand erlassenen Gesetze erhellet.

Art. 1. Die französischen Kriegsschiffe und Kaper können die neutralen Schiffe, welche entweder ganz oder zum Theil, entweder mit den Neutralen eigenthümlich zugehörigen und nach dem Feinde hin bestimmten Proviantwaaren oder mit feindlichen Waaren beladen sind, anhalten und in die Häfen der Republik aufbringen.

Art. 2. Die feindlichen Waaren sind zum Besten des Captors zu confisciren. Die den Neutralen zugehörigen, nach feindlichen Häfen bestimmten Proviantwaaren sollen nach Maaſsgabe ihres Werthes,

*) Le Beau Tom. III. pag. 355.

welchen sie an dem Orte, wohin sie bestimmt waren, würden gehabt haben, bezahlt werden.

Art. 3. In allen Fällen sollen die neutralen Schiffe wieder freygegeben werden, sobald als die angehaltenen Proviantwaaren oder genommenen feindlichen Güter gelöscht sind. Die Fracht soll nach dem Quanto bezahlt werden, welches der Ablader stipulirt hat, und in Verhältniſs mit dem Aufenthalte soll von den Tribunälen, welche über die Gültigkeit der Prisen zu erkennen haben, ein Liegetagegeld bestimmt werden.

Art. 4. Dieses gegenwärtige Gesetz, welches auf alle Prisen, die seit der Kriegserklärung gemacht sind, Anwendung haben soll, verliert seine Wirkung, sobald die feindlichen Mächte die neutralen, nach den Häfen der Republik bestimmten Proviantwaaren und das am Bord neutraler Schiffe verladene Eigenthum der französischen Republik oder französischer Bürger für frey und nicht aufbringbar erklären.

Den 1sten July desselben Jahres wurde zu Gunsten der Americaner eine Ausnahme von diesem Gesetze gemacht. *)

Den 27sten July desselben Jahres wurde das Gesetz

*) Le Beau Tom. III. pag. 362.

vom 9ten May nochmals confirmirt und alle dagegen lautenden früheren Gesetze förmlich derogirt.

Allein den 14ten Nivose im Jahre 3 wurde es durch die Einschärfung der Beobachtung der Tractaten wieder aufgehoben.

Ein Gesetz vom 3ten Frimaire drohte den Neutralen, daſs die Franzosen ein jus talionis dergestalt ausüben würden, wie die Engländer es ihnen zeigten.

Durch die Einführung des Gesetzes von 1778, als Fundamentalgesetz in Prisensachen, scheinen die Franzosen auf den Vorkauf Verzicht geleistet zu haben.

Es sind indeſs noch Reclamationen über Eigenthum anhängig, welches die französische Regierung im Anfange der Revolution in Folge des obangeführten Gesetzes von den Neutralen an sich gekauft hatte.

DREYZEHNTER ABSCHNITT.

Ueber die Bestimmung des neutralen Nationalcharacters oder der Nationalität.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Die Grundsätze der Engländer über die Bestimmung der Nationalität beziehen sich auf Schiffsrheder, Ladungseigner, Schiffsmannschaften und Schiffe. Sie sind, was die Zeit und die Umstände betrifft, in welcher und unter welchen man einen feindlichen Nationalcharacter erwirbt, sehr schwankend und erfordern bey der jetzigen Lage des Handels und den öfteren Veränderungen der Aufenthaltsorte der Kaufleute für die Bedürfnisse der Geschäfte, ihre äuſserste Aufmerksamkeit.

Herr Browne sagte über diesen Gegenstand. *)

*) Laws of Admiralty 2ter Theil pag. 328.

Das Domicilium eines Menschen ist der Ort, wo er sich aufhält, um allezeit daselbst zu verbleiben.

Vattel Lib. I. Chap. 19 Sect. 18.

Derjenige, der sich eine Zeitlang zur Betreibung seiner Angelegenheiten an einem Orte aufhält, ist daselbst blofs wohnhaft, hat aber kein Domicilium daselbst. So hat ein Gesandter an einem Orte, wo er sich aufhält, kein Domicilium. Das Domicilium ist entweder ursprünglich und angeboren, oder zufällig und erworben. Das erste hat der Mensch da, wo er geboren wurde, und das andere erlangt er da, wo er sich nach seiner eigenen Wahl niederläſst. Kein Mensch kann eben so wenig 2 erworbene als 2 ursprüngliche Domicilia haben. — — Die Zeit ist sehr wirksam, ein Domicilium zu fixiren, und ein Aufenthalt von 6 Jahren in einem Lande, ist für hinreichend erachtet worden, ein Domicilium zu constituiren. Auch der Handel kann einen National-Character auf ein Individuum, unabhängig von demjenigen stempeln, den ein bloſser persönlicher Aufenthalt etwa erzeugen mögte. Wenn demnach eine Person in ein Handelshaus eines feindlichen Landes sich in Kriegszeiten aufnehmen läſst, oder eine solche Connexion während des Krieges fortsetzt; so kann sie sich durch die bloſse Wohnhaftigkeit in einem neutra-

len Lande nicht beschützen. Ein einzelner Mann, ein Schiffscapitain z. B. der durch Familienconnexion kein Domicilium etablirt hat, und pro Persona einige Jahre beständig in Schiffen, die seinem Geburtslande nicht angehören, angestellt gewesen ist, ist von seinem National - Character entkleidet erachtet worden. Eine Scheinbürgerey, wo man nicht ehrlicher Weise den Ort, in welchem man sich unter die Bürger aufnehmen läſst, zu seinem Wohnorte macht, ist eine bloſse Spitzfindigkeit. Matrosen werden durch das Land characterisirt, in dessen Dienst sie angestellt sind. Man hat bisweilen angenommen, daſs die Schiffe ihren National - Character von dem Aufenthaltsorte ihrer Rheder erhielten, bisweilen von dem Passe, mit dem sie segelten, bisweilen von ihrer Beschäftigung und der Richtung ihres Handels. Allein bey allen diesem muſs man immer an die Worte von Sir W. Scott denken. „Das Domicilium zu bestimmen, sagte er, ist sehr schwierig. Es hängt von einer groſsen Menge sehr schwer durch eine allgemeine Regel genau zu bestimmender Umstände ab, und die Schwierigkeit vermehrt sich durch die Mannigfaltigkeit der örtlichen Situationen, in welchen man ein und dasselbe Individuum in Folge des jetzigen activen Geistes der Handlung, und durch die ausgebreitete

Circulation, mit welcher eine und dieselbe Transaction mit verschiedenen Ländern communicirt in einem und demselben Zeitraum von weniger Dauer, antrift."

Herr Browne ist mit seiner allgemeinen Abstraction sehr unbefriedigend, und ich halte es daher für sehr nützlich, so umständlich wie möglich, die Aeufserungen und Entscheidungen von Sir W. Scott über diese Materie mitzutheilen.

Ehe ich indefs zu seinen Entscheidungen übergehe, will ich zuerst in historischer Hinsicht einen merkwürdigen Fall aus dem 17ten Jahrhunderte mittheilen.

Ein schwedisches Schiff, Namens Calmar, Capitain Diederich Jacobson, *) aus Calmar, mit Pech und Theer von Schweden nach England für Rechnung eines Londoner Kaufmannes bestimmt, wurde nach Schottland aufgebracht und in der Admiralität den 4ten October 1672 aus dem Grunde condemnirt, weil der Capitain in Holland, mit welchem England im Kriege war, domicilirt seyn sollte.

Die Lords of Appeal, oder wie sie damals hiefsen, die Lords der Sitzung, confirmirten den 23sten Feb. 1673 diese Entscheidung.

*) Life of Sir Leoline Jenkins Tom. 2 pag. 783.

Der schwedische Gesandte beschwerte sich lebhaft über diese Ungerechtigkeit. In einem Gutachten, welches Sir Leoline Jenkins über den Fall an den König ertheilte, sagte er:

In Facto heiſst es: „daſs der Capitain damals, wie er genommen wurde, seinen Wohnort und sein Domicilium in Amsterdam hatte.“

Die Reclamanten selbst räumen es ein, daſs er in Holland geboren wurde, und die Captoren dagegen läugnen nicht, daſs er als ein Bürger zu Calmar eingeschworen wurde. Ob er nachmals sein Domicilium verändert, sich nach Holland begeben und sich daselbst niedergelassen habe, wäre eine Quästion gewesen, welche die Captoren zu beweisen gehabt hätten.

Auf Seiten der Reclamanten sind nicht weniger als 18 Zeugen, die in Folge eines von den Lords der Sitzung nach Calmar gesandten und im dasigen Senat in offener Sitzung vollzogenen Commissorii verhört sind, producirt, die dahin aussagen:

1) daſs das zu Rede stehende Schiff bey Calmar gebaut sey;

2) daſs der Capitain nicht bloſs 1667, sondern auch im Jahre 1672 (in der Zeit wie er genommen ward) und selbst zur Zeit und am Tage ihrer Deposition ein wahrer und ein geschworner Bürger von Calmar sey;

3) daſs er die resp. bürgerlichen Onera des Ortes über sich genommen und ihnen ein Genüge geleistet habe;

4) daſs er seiner Person und seinem Vermögen nach, den Gesetzen und der Jurisdiction von Calmar unterworfen sey, da er selbst an dem Tage ihrer Deposition noch nicht auf sein Bürgerrecht Verzicht geleistet habe; sondern selbst zu der Zeit als Mitglied ihrer Stadt angesehen würde und als Capitain dieses Schiffes zu Folge der Marineordonanz des Königs von Schweden admittirt sey und mehrere Reisen mit demselben gemacht habe.

Die Aussagen dieser 18 Zeugen wurden durch ein Instrument des Magistrats von Calmar unter ihrem Stadtsiegel corroborirt, worin sie attestirten:

1) daſs der Capitain seinen Bürgereid den 30sten October 1667 in offenem Gerichte abgestattet;

2) daſs er als ein solcher zugelassen und immatriculirt sey, wie es aus dem Protocoll erhelle;

3) daſs er dieses Bürgerrecht nicht eher erlangt habe, als bis er erst durch 2 Einwohner Sicherheit gegeben hätte, daſs er seinem Bürgereide gehörig nachkommen und ihn nicht verletzen wolle.

4) daſs er immer seit der Zeit die Abgaben der Stadt wie alle andere Bürger bezahlt habe, welches,

wie sie sagten, aus ihren Rechnungsbüchern und anderen öffentlichen Acten erhellte.

5) daſs er nicht bloſs seit seiner Zulassung ohne irgend eine Ausnahme, was seine Person und seine Güter betreffe, eben so wie alle andere Bürger den Gesetzen des Platzes unterworfen gewesen wäre, sondern daſs er noch immer in dieser Abhängigkeit verbliebe und verbleiben würde, bis er auf seinen Eid renoncirt hätte.

Auſser diesen Beweisen von Calmar sind auch Briefe aus London da, und in allen sind die Zeugen unverwerflich und die Vollziehung des Commissorii unangefochten, so daſs sie einen der stärksten legalen Beweise ausmachen, die ich in meiner geringen Erfahrung bis jetzt gesehen habe. Allein die Lords der Sitzung sagen in ihrem letzten Urtheile, daſs die beygebrachten Beweise über die Wohnhaftigkeit des Capitains zu Amsterdam zur Zeit der Wegnahme stärkerer und fruchtbarer Natur wären, da sie besagten, daſs er ein Haus und Domicilium daselbst habe.

Wenn dem auch so wäre; so habe ich nichts in der Aussage des Capitains gefunden, welches nicht leicht mit den Beweisen von Calmar sich vereinigen lieſse. — Wenn die aus Amsterdam erhaltenen Aussagen — ich habe sie nicht zu sehen bekommen — eben so kräftig

sind, wie die aus Calmar; so mufs in ihnen die Zahl und die Glaubwürdigkeit der Zeugen und das Gewicht der Beweiskraft ihrer Aussagen in einem Grade richtig seyn, den man nicht gewöhnlich bey Seeleuten und bey Beweisen dieser Art antrift.

Die Lords scheinen viel daraus zu machen, dafs die Beweise für den Kaper es besagen, dafs der Capitain zur Zeit der Wegnahme ein Haus und ein Domicilium in Amsterdam gehabt habe. Hierauf bitte ich um Erlaubnifs bemerken zu dürfen, dafs das Wort Domicilium ein juristischer Ausdruck ist, den man im gewöhnlichen Leben nicht versteht. Der Capitain kann immerhin ein Haus in Amsterdam und doch kein Domicilium daselbst, sondern in Calmar gehabt haben, woselbst er ein geschworner Bürger war, wo er alle bürgerlichen Abgaben zu leisten hatte, bis er auf sein Bürgerrecht renoncirte, und wo wahrscheinlich der gröfste Theil seines Vermögens, der in einem Achttheile eines Schiffsparts bestand, hingehörte. Und wenn glaubwürdige und zahlreiche Zeugen anderweitig positive deponirt haben, dafs dieser Capitain sein Domicilium zu Amsterdam habe, aber keine conclusive juristische Gründe für diese ihre Deposition allegiren, und dieselben auch noch so voll von dem Worte Domicilium sind; so beweisen sie die

Sache doch ganz und gar nicht. Was die Materie des Domicilii betrifft; so erlaube ich mir eins zu bemerken, und dies ist, daſs kein Mensch zwey Domicilia haben kann, durch welche er auf gleiche Weise den Folgen des Krieges und des Friedens unterworfen seyn würde. Wenn der Krieg von 1672 gegen Schweden und nicht gegen Holland geführt wäre, und dieser Kaper diesen Capitain genommen haben würde; so würde der Umstand, daſs er ein in Calmar eingeschworner Bürger war, und daſs er Schatzung und Abgaben da bezahlte, ihn condemnirt haben, und das mit Recht; und es würde ihm nichts geholfen haben, daſs er in Holland geboren war, daſs er ein Haus in Amsterdam hatte und daſs er einen Winter daselbst zugebracht, obgleich letzteres ohnehin nicht hinlänglich erwiesen ist. Wenn dem so ist; so sehe ich nicht ein, wie dieser Capitain, der Kraft seines Bürgerrechtes in Calmar wäre condemnirt worden, zu gleicher Zeit durch dieselbe Parthey kann condemnirt werden, weil er sich in Amsterdam aufgehalten und daselbst ein Haus hatte.

Sir Leoline Jenkins führte darauf, nachdem er hierüber seine Meinung erklärt hatte, ferner aus, daſs wenn auch der Antheil des Capitains confiscable gewesen wäre; es doch durchaus nicht zu rechtfertigen sey,

dafs das Eigenthum der anderen Rheder condemnirt wurde.

Die neutralen Schiffsrheder und Schiffscapitaine sind entweder eingeborne oder in dem neutralen Lande naturalisirte Bürger desselben.

In beiden Arten von Staatsbürgern respectiren die Engländer nach den neuesten Entscheidungen den neutralen Character, mit der einzigen Ausnahme, dafs wenn der neutrale Staatsbürger unter englischer Herrschaft geboren wurde, die durch die Geburt indelibeln Pflichten von ihm gegen sein ursprüngliches Vaterland nicht verletzt werden dürfen, und dafs er dadurch mehr verwirkt, als ein anderer Neutraler. Die englischen Gerichte werden in dem Falle, dafs ein Neutraler, der in einem alliirten Lande geboren und darauf in einem anderen Lande neutralisirt worden ist, die indelibeln Pflichten seiner Geburt gegen das alliirte Land verletzt, gleiche Grundsätze anwenden, wenn die Sache zur Sprache kommen sollte.

Sir W. Scott berührt diesen Gegenstand in dem Falle des dänischen Schiffes Emanuel, Capitain Söderström *):

Das Verführen von Contrebanden nach einem

*) Pag 380. im ersten Bande.

feindlichen Lande wird für eine Verletzung der durch die Geburt indelibeln Pflichten gehalten.

Das Individuum, welches aus einem kriegführenden Lande sich nach einem neutralen Lande hinbegiebt, mufs sich bona fide daselbst mit seiner Familie domiciliren. Die englischen Fragstücke beweisen, wie sorgfältig die Engländer über diesen Punct inquiriren, und die Verhandlungen in ihren Gerichten zeigen, wie leicht sie zu einem Argwohn geneigt sind, dafs Individuen dieser Art, wenn sie in Connexion mit ihrem alten Vaterlande bleiben, nur Scheinbürger des neutralen Landes geworden sind.

Was den Umstand betrifft, dafs Neutrale bey den Verwickelungen der jetzigen Handelsgeschäfte sich des Handels wegen nach einem kriegführenden Lande begeben; so haben sie in dieser Hinsicht die höchste Aufmerksamkeit auf die nachstehenden Entscheidungen von Sir William Scott zu richten, wenn sie nicht durch Uebertretung seiner Grundsätze aufs äufserste gefährdet seyn wollen.

In dem Falle, betreffend das Schiff Adriana, Capitain Fitzpatrick, *) sagte Sir W. Scott Nachstehendes über den Nationalcharacter des Herrn Boland, eines

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 214 — 216.

Americaners: Herr Boland sagt, „dafs er von 1784 bis 1794 in Philadelphia gewohnt, als er, nachdem er verschiedene Verschiffungen von americanischen Producten nach Frankreich gemacht, und die Absicht gehabt, noch mehrere zu machen, es für sein Interesse wesentlich hielt, daselbst gegenwärtig zu seyn, um seine kaufmännischen Angelegenheiten zu betreiben.“ Dies ist eine weite und sehr allgemeine Beschreibung seines Handels in Frankreich. Hier ist gar keine Erwähnung eines besonderen Geschäfts, als etwa Schulden einzufordern, oder sonst irgend etwas besonderes zu betreiben; auch ist nichts da, um den Verdacht zu entfernen, dafs sein Geschäft in Frankreich auf eine sehr intime Art mit dem französischen Handel mögte verbunden seyn. Er sagt ferner: „dafs im November 1795 er von Frankreich nach Westindien, und späterhin nach Philadelphia gegangen.“ Aber er giebt nicht namentlich an, wo er allenthalben in Westindien gewesen, auch nicht, ob er nach einer französischen Insel gewesen oder nicht. Wenn dem so wäre, so würde in diesem Besuche nichts seyn, seine Verbindung mit Frankreich aufzuheben, und er mufs in demselben Lichte betrachtet werden, als ob er noch immer daselbst wohnhaft wäre. Sein Handelshaus in America wird nirgends erwiesen, noch

erwähnt, noch irgend ein Umstand, der auf die fortdauernde Verbindung mit diesem Lande ginge, aufser einem einzigen, der von seinem Advocaten aus der zufälligen Erwähnung eines anderen Schiffes genommen ist, das für seine Rechnung mit einer Ladung Reis und Toback von America nach Europa kam. Aber dies könnte eine Expedition seyn, die ihren Ursprung in Frankreich hatte, und ist auf keine Weise hinreichend, die Folgerung zu unterstützen, dafs er immer fortgefahren, als americanischer Kaufmann zu handeln. Er sagt, „im August 1796 kehrte er nach Frankreich zurück, um grofse Summen, die man ihm schuldig war, einzucassiren," er sagte indefs zugleich, „dafs er keine andere Geschäfte gehabt, als die sich auf seine kaufmännischen Angelegenheiten bezögen." Ein Mann aber, der sich in dem Lande des Feindes als Kaufmann niederläfst, hat nichts anders als dies zu thun. Was ist das für eine Erzählung? Auf welche Weise ist dies mit dem Verdacht unverträglich, dafs er im allgemeinen Sinn genommen, ein Kaufmann dieses Landes geworden?

Er bestimmt nicht einmal seine Absicht, wieder nach America zurückzukehren. Es ist also unmöglich, ihn nach diesem Beweise als einen blofsen Americaner anzusehen: und wenn dieses die ganze Sache

wäre, so würde ich es für eine grofse Gelindigkeit halten, ihm zu erlauben, eine weitere Auskunft über seinen National-Character beyzubringen. Der ursprüngliche Act ist nicht eine Verschiffung, die mit americanischen Producten, oder auch mit einer Bestimmung nach America geschehen ist, sondern es ist eine Verschiffung von Frankreich nach einem anderen Staate von Europa. Es ist eine ursprüngliche Expedition, die nicht aus einem vorhergehenden Handel entspringt, in welchem die Parthey als ein Americaner betrachtet werden könnte; und kurz, es ist eben so gut ein französischer Handel, als wenn er von einem französischen Kaufmann geführt worden wäre. Unter diesen Umständen möchte Herr Boland es sehr schwer finden, seinen Character als Americaner zu erweisen; und ich bin sehr geneigt dafür zu halten, dafs er bey diesem individuellen Handel als Franzose zu betrachten sey. Aber der Gebrauch, den ich von seinem Aufenthalte in Frankreich machen werde, wird darin bestehen, dafs ich sehe, wie er sich auf die bona fides seines Handels stützt.

In dem Falle betreffend das Schiff die beiden Brüder, Capitain Mc. 'Clousky, *) sagte Sir William

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 158.

Scott gleichfals über den National-Character des Americaners Seaman:

Wer ist Herr Seaman? Er wird ein Americaner genannt, der in andern Fällen Restitution von diesem Gerichtshofe erhalten hat. Wenn er in jenen Fällen in einem reinen americanischen Character erschien; so war er zuverläſsig dazu berechtiget. Aber es folgt daraus nicht, daſs der Nationalcharacter, der ihn in einer Verhandlung zur Restitution berechtigte, ihn deswegen dazu in allen berechtigen sollte. Ein Mann kann verschiedene Nationalcharactere in Bezug auf den Gang verschiedener Verhandlungen haben, und es ist meine Sache, den gegenwärtigen Reclam nach seinen eigenen besonderen Umständen zu untersuchen.

Der Capitain zeigt in seinen Aussagen an, daſs Seaman ein Americaner ist, aber er weiſs nicht wo er wohnt. Wir mögten erwartet haben, daſs einige Correspondence zwischen ihnen gewesen seyn würde, wenn eine wirkliche Verbindung da gewesen wäre. — Aber dem ist nicht so, und kein Capitain kann weniger mit seinem Rheder verbunden seyn, als dieser Mann es gewesen zu seyn scheint. In dieser Hinsicht würde ich keine groſse Schwierigkeit finden, zu erklären, was die gesetzmäſsige Folge einer solchen Transaction seyn würde, wenn die Sache es erforderte.

Wenn einer in ein feindliches Land geht, und Jahrelang daselbst bleibt, indem er sich mit dem französischen Handel beschäftiget, und sein Eigenthum in demselben gebraucht; so wird es nicht leicht seyn, ihn von der Classe der Kaufleute jenes Landes auszunehmen, was sein so angelegtes Eigenthum betrifft.

In dem Falle des Schiffes Bernon, Capitain Dunn,*) sagte Sir William Scott über den Nationalcharacter des Herrn Dunn, eines Americaners.

Da es erhellt, daſs Herr Dunn, Rheder und Capitain des Schiffes, zur Zeit des Ankaufes in Frankreich war, so muſs er die Umstände seines Aufenthaltes daselbst auseinandersetzen. Die Präsumption, die aus seinem Aufenthalte daselbst entsteht, ist, daſs er cum animo manendi dort ist, und ihm liegt es ob, dies zu erklären. — Er schwört, „daſs er seit 14 Jahren zu Boston wohne, wenn er zu Hause sey;“ aber er sagt nicht, wie oft er zu Hause gewesen. Er bestimmt dann ferner, „daſs, da er 1796 zu Bourdeaux gewesen u. s. w.;“ aber er sagt nicht, wie lange er dort gewesen: er mag da sehr lange gelebt haben. Das Onus probandi, habe ich gesagt, liegt auf ihm; und die Präsumption ist nicht durch den angeblichen

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 148.

Aufenthalt seiner Frau und Familie zu Boston widerlegt. Es ist gesagt, seine Frau lebt in America; aber er kann während des Krieges in Europa, und in dem Handel von Frankreich engagirt gewesen seyn, und wenn dem so ist, so würde eine solche Beschäftigung seinen angegebenen neutralen Character ungültig machen.

Die Verhandlung über das Schiff The Harmony, Capitain Bool, *) enthält sehr merkwürdige Discussionen über den Nationalcharacter.

Dies war ein von mehreren americanischen Schiffen, in Hinsicht welcher der Reclam für einen Theil der Ladung reservirt war, um ferneren Beweis über den Nationalcharacter von E. W. Murray, der bey der Haupt-Verhandlung als ein Compagnon eines Handlungshauses in America, aber persönlich sich in Frankreich aufhaltend, erschienen war. Diejenigen respectiven Theile, die dem Hause in America zugehörten, waren freygegeben worden mit Zurückbehaltung der Antheile dieses Compagnons. Die Verhandlung über diesen Gegenstand fand zu verschiedenen Zeiten Statt. Die Entscheidung wurde den 19ten Nov. 1800 abgegeben. Sir W. Scott sagte

*) Robinson's Reports 2ter Band pag. 322.

dabey: Dies ist eine Untersuchung, die sich in Betref verschiedener Quantitäten von Eigenthum erhebt, welche zum Behuf von G. W. Murray reclamirt werden, und bey allen kommt es auf das Domicilium an. Ich habe oft bemerkt, dafs dies eine Untersuchung von besonderer Schwierigkeit an und für sich selbst ist, die von einer Menge von Umständen abhängt, die sich schwerlich durch eine allgemein bestimmte Regel definiren lassen. Der active Geist des Handels, der jetzt in der Welt herrschet, vermehrt diese Schwierigkeit noch immer mehr durch die Mannigfaltigkeit von localen Situationen, in welchen man ein und dasselbe Individuum in keiner grofsen Verschiedenheit der Zeitperioden antreffen kann, und durch diese Art von ausgedehnter Circulation, wenn ich es so nennen darf, wodurch eine und dieselbe Transaction mit verschiedenen Ländern communicirt. Wie in den gegenwärtigen Fällen, wo die Handels-Speculationen ihren Ursprung (vielleicht) in America haben, nach Frankreich wandern, von Frankreich nach England, von England zurück nach America, ohne uns in den Stand zu setzen, bestimmt die legale Wirkung des Local-Characters jedes besonderen Theiles dieser getrennten Transaction anzugeben.

Bey der Entscheidung dieser Fälle gebietet die

nothwendige Freiheit des Handels gleichfalls die Pflicht einer besonderen Aufmerksamkeit und Delicatesse, und strenge Principien des Rechtes müssen nicht zu eifrig dagegen urgirt werden, und ich habe schon bey einer anderen Gelegenheit bemerkt, daſs die besondere Lage von America in Hinsicht der Entfernung desselben, um so mehr geeignet ist, die Kaufleute dieses Landes zu einer günstigen Ausnahme zu berechtigen. Sie leben in einer groſsen Entfernung von Europa. Sie haben nicht diese offene, allezeit zu Dienst stehende beständige Correspondence mit den Individuen der verschiedenen Nationen in Europa, welche diese Personen mit einander haben. Wahrscheinlich wird daher ihr kaufmännisches Zutrauen in Europa um so öfterer gemiſsbraucht und sie werden daher um so öfterer zu ihren Angelegenheiten persönlich gerufen. Und es ist zu erwarten, daſs, wenn die Nothwendigkeit ihrer Geschäfte sie über das atlantische Meer rufet, sie sich länger in einem Lande wohin sie gefordert werden, aufhalten, als ein fremder Kaufmann aus einem benachbarten europäischen Lande, wohin er jeden Tag bequeme Gelegenheit hat zurückzukehren.

Bey Erwägung dieses besonderen Falles ist es nicht unpassend zu bemerken, daſs bey dem Beweise Umstände erhellen, die das Privat-Mitleiden auffordern,

aber zugleich mufs ich auch bemerken, dafs öffentliche Pflichten blofs eine beschränkte Wirkung für solche Rücksichten erlauben und dies auch bey der Rücksicht, dafs das Geld, wenn es zurückgegeben werden mögte, für Schulden an englische Creditores bey der Insolvenz dieses unglücklichen Mannes in Bezahlung kommen würde; ein Umstand, den man mir sehr ans Herz gelegt hat. Mein Geschäft ist es, zu untersuchen, ob er berechtigt ist es zu recouvriren, ohne Rücksicht auf die wahrscheinliche Application desselben, wenn es wieder in seinen Besitz kommen würde.

Ich bin berechtigt dafür zu halten, dafs von den wenigen allgemeinen Grundsätzen, die man annehmen kann, der hauptsächlichste ist, dafs die Zeit der Hauptbestandtheil ist, um das Domicilium zu fixiren. Ich denke, dafs schwerlich den Wirkungen derselben genug attribuirt ist. In vielen Fällen ist sie unfehlbar conclusiv. Man hat häufig gesagt, dafs wenn eine Person zu einem bestimmten Endzweck kömmt, derselbe das Domicilium nicht bestimmen kann. Allein ohne Einschränkung kann man dieses nicht einräumen, und ohne Rücksicht auf die Zeit, die ein solcher Endzweck erfordern mag oder wird; denn wenn der Endzweck von der Art ist, dafs derselbe die Person eine sehr lange Zeit zurückhalten könnte, wahrschein-

lich oder wirklich zurückhalten wird; so kann ich nicht umhin zu denken, daſs ein Domicilium generale aus einem solchen speciellen Endzweck erwachsen würde. Ein specieller Endzweck kann einen Mann in ein Land führen, wo derselbe ihn sein ganzes Leben zurückhalten kann. Ein Mann kann hie her kommen, um einen Proceſs zu betreiben. Es könnte geschehen und es wird in der That auf eine grobe, ungegründete Weise diesem Lande vorgeworfen (auf eine ungegründete Weise, um zu einem Vorwurf zu berechtigen, obgleich die Thatsache wahr seyn mag) daſs der Proceſs so lange dauern kann als sein Leben. In den Proceſsgeschichten dieses Landes sind einige, die selbst die Generation der Partheyen überlebt haben, sehr famöse. Ich kann nicht umhin zu denken, daſs gegen einen so langen Aufenthalt die Exception eines bestimmten Endzweckes nicht Stich halten würde. Bey einem solchen Falle müſste man erwiedern, daſs andere Endzwecke sich ihm aufdrängten, sich mit seinem ursprünglichen Endzweck vermischten und ihn mit dem Character des Landes, in welchem er wohnhaft ist, stempeln würden. Man nehme an, ein Mann kömmt in ein kriegführendes Land bey dem Ausbruche oder vor dem Ausbruche eines Krieges. Es ist gewiſs nicht vernünftig, ihm sodann gar zu

bald einen acquirirten Character aufzubürden, sondern man muſs ihm eine hinreichende Zeit lassen, um sich zu disengagiren. Allein wenn er fortfährt, während einer geraumen Zeit des Krieges daselbst zu wohnen und durch Bezahlung der Taxe und auf andere Weise zu den Einkünften des Landes contribuirt; so bin ich der Meinung, daſs er die Exception seines speciellen Endzweckes gegen die Rechte des Krieges nicht vorschützen könnte. Wenn er es könnte; so würde kein hinreichender Schutz vorhanden seyn, gegen den Betrug und den Miſsbrauch eines angeblichen, ursprünglichen und alleinigen Endzwecks bey einem langen und continuirten Aufenthalt. Es giebt eine Zeit, welche eine solche Exception hemmen wird. Keine Regel kann dieselbe a priori bestimmen, allein es muſs eine solche Zeit geben.

Zum Beweise der Wirkung der Zeit an und für sich selbst ist es nicht undienlich zu bemerken, daſs dieselbe Quantität von Geschäften, die in einer bestimmten Periode von Zeit das Domicilium nicht fixiren könnte, dieses dessen ungeachtet bestimmen würde, wenn dieselbe über einen langen Zeitraum distribuirt wäre. Man nehme an, daſs ein Americaner nach Europa käme mit 6 gleichzeitigen Ladungen, über welche er die gegenwärtige Aufsicht und Besor-

gung hat, und es beabsichtigte, sogleich wieder nach America zurückzukehren. Dieser Fall würde wesentlich von demjenigen verschieden sey, in welchem derselbe Americaner sich befinden würde, wenn er mit einer Ladung nach irgend einem Lande in Europa käme und sich daselbst niederliefse, um successive 5 andere Ladungen, etwa jährlich eine, zu empfangen. Ich wiederhole es, die Zeit ist der wichtigste Stoff in dieser Materie. Die Zeit und die Beschäftigung müssen in einer vereinigten Proportion genommen werden, mit einem grofsen Uebergewichte des Artikels Zeit. Die Beschäftigung mag auch bestehen, worin sie will, so kann es doch nicht fehlen, dafs nicht mit wenigen Ausnahmen ein gewisser Zeitraum hinreicht, ein Domicilium zu constituiren.

Die Thatsache dieses Falles besteht darin, dafs $\frac{3}{4}$ des für das Handlungshaus Murray und Wheaton in America reclamirten Eigenthums zurückgegeben sind, und die zu entscheidende Sache betrifft den Antheil des Herrn G. W. Murray in Hinsicht der Quästion über seinen Nationalcharacter. Man hat seinen ursprünglichen americanischen Character bestritten und behauptet, dafs er als ein brittischer Unterthan zu betrachten sey, der gegen seine Unterthanspflichten mit dem Feinde Handlung trieb. Allein ich glaube

schwerlich, daſs die Thatsachen ihn in den Bereich dieses Grundsatzes bringen. Aus den Affidavits erhellet, daſs, obgleich er in England geboren ist, er dieses Land sehr frühe verlieſs, da er in seiner Kindheit schon bestimmt war, in America etablirt zu werden. Bey der Unabhängigkeitserklärung wurde diese Absicht völlig bestimmt, und nichts als seine zu groſse Jugend verhinderte die Auswanderung, wie hinreichend bewiesen ist. Diese geschah aber 1784, und ich glaube, daſs ihm billiger Weise der americanische Character zukömmt. Die einzige Quästion wird darin bestehen: ob er seit der Zeit nicht einen französischen Character überdies erworben habe? Dieses muſs durch die producirten Affidavits und durch die am Bord des Schiffes befindlichen Briefe entschieden werden, die, wie man voraussetzt, hinreichend die wahren Absichten und das Betragen der Partheyen enthalten.

Das erste Affidavit des Herrn J. Murray, Bruders des Reclamanten, welches dem Reclam vom 27sten July angeheftet ist, besagt: daſs Herr G. Murray dermalen nicht in America sey, daſs er im Januar 1794 von Newyork als Supercargo eines dem Hause des Deponenten zugehörigen Schiffes nach Frankreich ging, die Ladung des besagten Schiffes in Frankreich

verkaufte, einige Zeit, zwischen dem April und Juny 1794, nach England in Geschäften ihres bemeldeten Hauses ging, und einige Zeit hierauf nach Hamburg und von da im August oder September nach Frankreich, woselbst das Interesse des besagten Hauses ihn bis May 1795 zurückhielt, zu welcher Zeit er nach England reisete, und kurze Zeit darauf nach Frankreich; und dafs er wahrscheinlich jetzt von da nach Hamburg abgegangen sey, wohin ihn sein eigenes Interesse und das Interesse des Hauses R. Murray et Co. hingerufen habe.

In dem Affidavit war keine Abläugnung der Intention, nach Frankreich zurückkehren zu wollen, um daselbst zu bleiben, enthalten. Daher konnte das Eigenthum nicht zurückgegeben werden. Hierauf wurde den 19ten August 1795 eine Affidavit von J. Murray producirt, der die Intention abläugnete und deponirte, dafs besagter G. W. Murray weder in gegenwärtiger Zeit, wie Deponent aufrichtig glaube, irgend eine Intention habe, noch je gehabt habe, sich in Frankreich niederzulassen, oder sein Domicilium daselbst oder irgendwo sonst in Europa aufzuschlagen; dafs der besagte G. W. Murray, welcher der Bruder des Deponenten sey, in America verheirathet wäre und jetzt ein Kind daselbst habe, und dafs, als er

voriges Jahr nach Europa kam, er nicht geglaubt habe, daſs er länger als 6 Monate vom Hause abwesend seyn würde; allein daſs ihr bemeldetes Haus, R. Murray et Co. verschiedene Verschiffungen von Newyork nach Frankreich gemacht habe, und daſs besagter G. W. Murray wegen des beunruhigten und critischen Zustandes der Handlung es für rathsam gehalten habe, die Anmuthung ihres besagten Hauses, einige Zeit länger in Europa zuzubringen, zu erfüllen, um den Verkauf ihrer vorbemeldeten Ladungen zu beschleunigen und die Rechnungen in Betreff derselben abzuschlieſsen; daſs die beinahe gänzliche Stockung aller Geschäfte in Frankreich den Verkauf der daselbst vorhandenen ihrem Hause gehörenden Waaren verhindert hätte, und daſs besagter G. W. Murray während er in England war, oft den Wunsch und die Erwartung gegen ihn geäuſsert habe, zu seiner Familie in America im September zurückkehren zu können; daſs er daran aber jetzt verhindert sey, da er in Frankreich die Angelegenheiten der besagten R. Murray et Co., deren Abmachung sein einziges Geschäft in Frankreich sey, nicht habe beseitigen können, und daſs er weit entfernt von dem Gedanken, in diesem Lande etablirt zu seyn, oder sein Domicilium daselbst zu haben, vielmehr an die dortigen Kaufleute die

gewöhnliche Provision für die Besorgung der Geschäfte seines Hauses bezahle; daſs Deponent es genau wisse, daſs es die Intention seines besagten Bruders sey, so bald wie möglich nach seinem Wohnorte in America zurückzukehren; allein daſs sowohl Deponent als sein Bruder wegen der critischen Lage, worin ihr Eigenthum sich befinde, es für Pflicht gegen ihr Haus hielten, noch länger abwesend von America zu seyn; daſs sie aber, sobald als der Verkauf ihres besagten Eigenthums beschafft und der Ertrag davon erhoben seyn würde, es beabsichtigten, sogleich nach America zurückzukehren.

Da die Sache, was die Zeit betraf, wann sie nach America zurückkehren wollten, noch in Ungewiſsheit gelassen war; so wurde den 21sten Aug. ein drittes Affidavit producirt, in welchem Herr J. V. Murray sich auf seine Affidavits vom 27sten July und 19ten Aug. bezog und dann beeidigte, daſs, was die in seinem Affidavit vom 27sten July angegebene Wahrscheinlichkeit, als sey George William Murray zu der Zeit nach Hamburg gereiset, betreffe, diese seine Anführung sich auf Nachrichten begründet hätte, die er einige Tage früher erhielt, daſs dieser Schritt nöthig sey, um das Interesse ihres Hauses zu befördern; daſs er aber jetzt es wisse, daſs besagter G. W. Murray es

nachmals in Hinsicht der von ihrem Hause an ihn abgeschickten Verschiffungen für wichtiger gehalten habe, einige Zeit länger in Frankreich zu bleiben, und daſs er nicht einsehe, daſs seine obgedachte Anführung dem von besagtem G. W. Murray im letztverwichenen May ausgedrückten Wunsche, im Septemb. nach America zurückkehren zu können, widerspreche; da er es aus den in Deponentens Affidavit vom 19ten d. M. angegebenen Gründen unausführbar gefunden hätte, ehe er irgend einen Gedanken gehabt habe, nach Hamburg zu gehen, welcher letzte Umstand bloſs von ihm erwähnt sey, um zu zeigen, daſs sein besagter Bruder nicht in Frankreich domicilirt wäre, und er sagt ferner ausdrücklich, daſs der Aufenthalt seines besagten Bruders bloſs die vorher an ihn gesandten Ladungen betreffe, die seinem besagten Hause allein angehörten und die vor dem 27sten July, dem Dato seines ersten Affidavits, angelangt wären; daſs sobald als besagte Ladungen verkauft und der Ertrag davon empfangen wäre, sein besagter Bruder Frankreich verlassen, und sich keinen Tag länger wegen anderer Ladungen, die an ihn abgeschickt werden könnten, oder aus irgend einer andern Ursache in Frankreich aufhalten würde.

Am 26sten Aug. erschien Herr G. W. Murray selbst

und machte ein mit demjenigen seines Bruders übereinstimmendes Affidavit, worin es heifst, dafs er vorigen Sonnabend in England aus Frankreich ankam, woselbst er, wie dies in den Affidavits seines Bruders James Valentine Murray angegeben sey, in der Absicht sich aufgehalten habe, um den Verkauf von Verschiffungen zu beschleunigen, welche sein besagtes Haus, wie in den Affidavits angegeben sey, gemacht habe, und da er besagte Affidavits, datirt von dem letztverwichenen 27sten July und den 19ten und 21sten Aug. durchgelesen habe; so deponire er, dafs der Inhalt derselben richtig und wahr sey, und dafs sein Aufenthalt in Frankreich, wie dieses in seines Bruders Affidavit angegeben wäre, blofs Statt finde, in Hinsicht der vorher, das heifst, vor dem 27sten July, in Frankreich angekommenen, von seinem Hause in America abgeschickten Ladungen, und dafs, wenn seine desfalsigen Angelegenheiten nicht bald sollten beendiget werden, d. h. in zwey, höchstens drey Monaten, so müsse er sie lassen wie sie wären, um sich nach America einzuschiffen, wo seine Gegenwart unumgänglich für das Interesse seines Hauses nothwendig sey. Nichts zeigt in diesem Affidavit, dafs es seine entschiedene Intention war, in America zu verbleiben.

Den 6ten Oct. 1795 machte Herr G. Murray ein anderes Affidavit, worin es heifst: „dafs er sehr frühe voriges Jahr von Newyork nach Europa kam, dafs er weder zu der Zeit, noch je vorher noch jetzt irgend eine Absicht gehegt habe, in irgend einem Theile von Europa zu wohnen oder sein Domicilium aufzuschlagen, dafs er in den americanischen Staaten verheirathet sey und ein Kind daselbst habe, dafs er als Supercargo der Brigg Peggy, die seinem besagten Hause zugehöre, nach Europa gekommen sey und dafs er nicht gedacht habe, länger als der Verkauf der Ladung es erfordere, in Europa zu bleiben. Da er keine Bezahlung für besagte Ladung habe erhalten können; so habe er im May Frankreich verlassen, sey nach England gekommen, hierauf nach Hamburg gereiset, und wäre im Sept. wieder nach Frankreich zurückgekehrt, um Bezahlung für die besagte Ladung zu erhalten, und während seines desfalsigen Aufenthaltes in Frankreich wären zwey andere Ladungen, eine am Bord des Schiffes Mary Ann, und eine am Bord the six Brothers, die seinem Hause zugehörten, in Bourdeaux angekommen, an Lübbert et Co. consignirt worden, und auf Verlangen des besagten Hauses und wegen der zerstörten und critischen Lage der Angelegenheiten in Frankreich wäre er veranlafst worden,

seinen Aufenthalt daselbst zu verlängern, den Verkauf der besagten Ladungen durch Lübbert et Co. zu beschleunigen (die für den Verkauf eine Provision zu genieſsen gehabt hätten) und die Rechnungen in Hinsicht derselben abzuschlieſsen; daſs sein besagtes Haus in der Voraussetzung, daſs Deponent wegen seiner ersten Geschäfte noch in Frankreich mögte zurückgehalten werden, es in der Rücksicht, daſs ihre vorigen Correspondenten wegen des unsicheren Zustandes der Dinge in Frankreich vielleicht nicht mehr ganz sicher seyn mögten, für räthlich gehalten habe, besagte Ladungen an Deponenten oder seine Consignenten zu addressiren, indem besagtes Haus präsumirt habe, daſs wenn Deponent auch Frankreich verlassen hätte, er eine Auctorität an irgend ein groſses Haus würde zurückgelassen haben, um besagte Ladungen zu empfangen und darüber zu disponiren.“ Es kann immerhin seyn, daſs er mehrere Zeitpuncte festgesetzt hatte, um Frankreich zu verlassen und nach America zurückzugehen; allein er sagt nichts darüber, daſs er irgend eine Absicht gehabt habe, nach England zu kommen, wenn es nicht wegen der Wegnahme dieser Ladungen gewesen wäre. Es ist aus diesen Affidavits gar nicht zu schlieſsen oder herzuleiten, daſs er aus irgend einer andern Ursache nach

diesem Lande gekommen sey. Indefs behauptet er bestimmt seine Absicht, dafs er nach America habe zurückkehren wollen, und er giebt nicht den geringsten Anlafs zu glauben, dafs er die Absicht gehabt habe, nach Frankreich zurückkommen zu wollen. Man sollte glauben, dafs er die Geschäfte der beyden Ladungen völlig abgemacht gehabt und bereit gewesen sey, sich gänzlich in America niederzulassen, ohne ein Auge auf Frankreich zurückzuwerfen.

Die Briefe, die indefs am Bord eines dieser Schiffe, des Iefferson, gefunden sind, drücken eine davon verschiedene Absicht aus und besagen, dafs es für einen der Compagnons nothwendig sey, einige Zeit in Frankreich zu wohnen. Die Thatsache, worauf diese Briefe mehr hindeuten als dafs sie solche angeben, ist: dafs die beiden Brüder James und G. W. Murray nach Europa kamen und in England und Frankreich postirt werden sollten, um die Geschäfte des Hauses zu besorgen. Indem ich dieses anführe, so mufs ich bemerken, dafs ich blofs von dem Wunsche und der Absicht der Compagnons in America spreche, wie es aus ihrer Correspondance erhellet, denn die Briefe sind alle von ihnen, und daher hat man von der anderen Seite die Bemerkung frey, dafs vielleicht die Murrays in Europa in diese Intention nicht entrirten,

obgleich es in anderer Rücksicht sehr unwahrscheinlich ist, dafs die Compagnons in America diesen Plan so stark vor Augen haben sollten, ohne dafs sie an diese Herren über die Aussicht eines beständigen Aufenthaltes in Europa schreiben sollten, ohne irgend eine Mitwissenschaft und Concurrenz von ihrer Seite, und während sie eine schnelle Rückkehr nach America intendirten. Indem ich annehme, dafs dies die Thatsache ist und dafs von Seiten des Herrn G. Murray eine Absicht Statt fand seinen Aufenthalt in Frankreich zu nehmen, eben so wie J. Murray in England fixirt war; so kann ich der Behauptung meinen Beyfall nicht geben, dafs es auf sie weder einen englischen noch französischen Character stemple. Wenn ein Handlungshaus einen Compagnon selbst nur in der Absicht nach Frankreich schickt, dafs er die Geschäfte desselben dort besorgen soll; so denke ich dafs dieser Umstand mit einem beständigen Aufenthalt in Frankreich verbunden, einen französischen Nationalcharacter auf ihn drücken würde. Es erhellt, dafs J. Murray, der auf dieselbe Weise hieselbst sich aufhielt, nach den englischen Civilrechten als ein englischer Handelsmann, den Banquerotgesetzen dieses Landes unterworfen, angesehen worden ist, und auf dieselbe Weise mufs Herr G. Murray, wenn er während des

gröſsten Theils des Krieges in Frankreich gewohnt, die Geschäfte seines Hauses geleitet, Ladungen empfangen, darüber disponirt und Nachricht von den französischen Märkten gegeben und kaufmännische Geschäfte daselbst geleitet hat, nach meiner Meinung als ein in Frankreich domicilirter Handelsmann angesehen werden.

Viele von den Briefen dürfen nicht von mir durchgegangen werden. Es ist hinreichend zu bemerken, daſs sie alle eine übereinstimmende Meinung ausdrükken, daſs diese Herren in Europa sich aufhalten würden. Die Ausdrücke in den Briefen sind mannigfaltig; allein sie kommen alle dahin überein, auf eine allgemeine und beständige Agentschaft in Europa hinzudeuten. Mit dem Schiffe Jefferson schrieben sie: „Wir ziehen auf unser Capital in Europa,“ indem sie davon sprechen, als sey es ein eigenes Etablissement. Ueberdies sind verschiedene Stellen von derselben Bedeutung. „Es wird uns in den Stand setzen, einen Plan über unsere Operationen im nächsten Winter zu machen — Nachricht betreffend Contracte mit der Regierung — und eine Recommendation Prisenschiffe zu kaufen. Wir können auf eine nicht mehr entfernte Zeit hinschauen, wo der Genius der Freiheit alle seine Gegner zu Boden werfen und einen

Bruch in dem handelnden Europa veranlassen wird, der nie so grofs gewesen ist. Auf einen solchen Fall befinden wir uns in bessern Umständen, wie manche andere, da alles unter ihrer immediaten Aufsicht viel sicherer ist. Andere Freunde hoffen noch, durch euren Erfolg und Fleifs in Europa wohlthätige Folgen zu erndten.“ Welches alles von Seiten derjenigen in America eine starke Erwartung zeigt, dafs entweder Herr G. Murray lange in Frankreich wohnen, oder dafs er daselbst für die Besorgung ihrer Geschäfte Vorkehrungen treffen werde. Zu gleicher Zeit kann es indefs nicht geläugnet werden, dafs es einige Stellen giebt, welche eine beabsichtigte Rückkehr nach America andeuten. Es giebt eine Stelle in einem Briefe von R. Murray an seinen Bruder G. Murray, datirt Newyork den 27sten März 1795, die auf eine Abmachung der Geschäfte sich bezieht.

„Ich denke unsere Bücher aufzumachen, eine allgemeine Abmachung vorzubereiten, welche wir alle bald nach ihrer Rückkunft wünschen bewirkt zu haben.“ Und eine Stelle bezieht sich auf einen rührenden häuslichen Gegenstand. Indem er von seinem Kinde spricht, schrieb er: „dafs es zu sprechen anfange und im Stande seyn würde, seinem Vater bey der Zuhausekunft willkommen zu sagen.“

Man hat behauptet, dafs dieses nicht mit der Ansicht, die ich von der Intention nehme, harmonire; allein mit Unrecht. Ich denke, dafs es vollkommen am Tage liegt, dafs Herr G. Murray es beabsichtiget habe, nach America zurückzukehren, und er ist zu der vollen Wohlthat dieses Facti berechtiget. Allein das Unglück ist, dafs es eben so sehr am Tage liegt, dafs er es beabsichtigte, nach Europa zurückzukehren und dafs diese Intention vorzüglich auf Frankreich sich bezog. Ich sage nicht, dafs eine kurze Rückkehr nach Frankreich ihn würde afficirt haben; allein alles kommt auf die Zeit und die Natur seines Aufenthaltes an, weil, wenn es erhellen sollte, dafs er blofs auf eine kurze Zeit nach America ging und dann nach Frankreich zurückkehrte, dies schwerlich als eine legale Unterbrechung seines Aufenthaltes in Frankreich angesehen werden kann. Die Thatsache besteht darin, wie es aus einem Affidavit von Ch. Murray (einem anderen Bruder des Reclamanten) erhellt, dafs er im Juny 1796 nach Frankreich zurückkehrte, und dafs er daselbst zum wenigsten bis zum August 1800 blieb, einen Zeitraum von vollen 4 Jahren und darüber. Vielleicht würde es nicht zu viel seyn zu sagen, dafs er selbst in diesem Augenblick Frankreich nicht verlassen habe. Sein eigener aus

Bourdeaux vom 22sten Aug. datirter, an Ch. Murray addressirter Brief, der producirt ist, besagt: „dafs er am Bord des Schiffes Franklin seine Passage genommen habe," und ein anderer Brief, nicht von ihm selbst, sondern von Herrn Barnet in Bourdeaux, datirt vom 27sten Aug. an Herrn Ch. Murray, besagt: „dafs er sich eingeschifft habe und morgen abgehen werde." Hier endiget seine Geschichte und kein Beweis ist darüber beygebracht, dafs das Schiff, worauf Herr Murray sich eingeschifft hatte, auch wirklich abgegangen sey. Aufser dem Briefe, von dem es erhellt, dafs er von einem französischen Kaufmanne herrührt, habe ich keinen Beweis, dafs er sich eingeschifft habe, um absegeln zu wollen.

Dies ist der ganze Beweisbestand mit Ausnahme des Dafürhaltens von Herrn Ch. Murray, dafs er wirklich abgegangen sey, und wenn ich mich erinnere, dafs Herr Ch. Murray in einem Affidavit, welches er den 20sten Januar 1800 machte, glaubte, dafs er im Januar in Hamburg oder Schweden sey, und bereit nach America abzugehen, und dafs 6 Monate nachher die Captoren am Bord der Clarissa in einem von ihm selbst im März 1800 unterschriebenen Papiere fanden, dafs er zu der Zeit in Frankreich gewesen, so kann ich es doch nicht, wenn ich der Auf-

richtigkeit der Aussage des Herrn Ch. Murray auch noch so viel Credit gebe, als ein klar erwiesenes Factum annehmen, daſs er nach America gegangen ist, noch viel weniger, um da zu bleiben. Ich will es für ihn so günstig wie möglich machen und annehmen, daſs er wirklich 1800 zu Hause gegangen sey; so existirt doch noch immer ein Aufenthalt vom Juny 1796 bis August 1800 (über 4 Jahre) verbunden mit einem Aufenthalte von einem Jahre vor seiner Rückkehr nach America, der nicht entschuldiget ist. Ob über einen so lange fortgesetzten Aufenthalt irgend eine Erklärung gegeben werden könnte, kömmt mir nach den aufgestellten Grundsätzen etwas zweifelhaft vor. Ich habe gesagt, die Zeit ist bey dieser Materie der Hauptstoff, und ich würde mich freuen, irgend ein Beispiel von Seiten des Herrn Murray gehört zu haben, wo ein Aufenthalt von 4 Jahren, verbunden mit einem solchen vorherigen Aufenthalt, den ich als einen gesetzmäſsig ununterbrochenen ansehen muſs, irgend eine Entschuldigung möglich macht. Allein vorausgesetzt, daſs dem so wäre; so muſs man zum wenigsten fordern, daſs diese Entschuldigung erst an und für sich selbst klar und genügend sey und daſs solche auf eine genügende Weise unterstützt werde. Wie giebt man Rechenschaft über diesen Aufenthalt?

Der grofse zu erläuternde Punct würde die Beschäftigung während eines so langen Aufenthaltes betreffen. War es ein Aufenthalt, der während dieser Periode mit allen mercantilen Operationen unconnectirt war? Das Affidavit von Herrn Ch. Murray vom 5ten July 1799 besagt: „dafs sein Bruder 1795 nach America gegangen sey, um einige Operationen zu leiten, welche die hohen Marktpreise anriethen, und mit der Hoffnung, im nächsten Frühjahre nach Europa zurückzukehren, um seine Angelegenheiten in Europa abzuspinnen und abzumachen," und bey der Verhandlung sagte man, dafs diese Operationen in Europa gänzlich auf England beschränkt gewesen wären, und dafs einige Ladungen Reis wirklich nach England kamen. Allein ich kann nicht umhin zu denken, dafs wenn dem so gewesen ist, es ein sehr unglücklicher Umstand war, dafs er selbst nur auf eine kurze Zeit kam. Denn so wie die Sache jetzt liegt, mufs man muthmafsen, dafs diese Operationen sowohl auf Frankreich als auf England sich ausdehnen sollten. Es erhellt überdies: „dafs der Reis nach England oder einem anderen europäischen Markte bestimmt war," weshalb es nicht unmöglich ist, dafs selbst dieser Reis seinen Weg nach Frankreich würde gefunden haben. Das Affidavit besagt ferner: „dafs seine Rück-

kehr nach America durch Aufschub von Ausbezahlungen von der französischen Regierung herrührte.“ Jetzt muſs ich fragen: welches war dieser Contract mit der französischen Regierung? In seinem eigenen Affidavit ist nichts enthalten, welches auf irgend eine andere Operation hindeutet, als solche, welche die Ladungen der Schiffe Mary Ann und Six Brothers betreffen, die nun abgemacht waren.

Das Affidavit sagt ferner: „daſs er durch die grausamen Drohungen seiner Creditoren in diesem Lande erschrocken wäre, und daſs er den Rath erhielt, nach Frankreich zu gehen,“ wie er denn wirklich that; und das Affidavit schlieſst mit einem Dafürhalten des Herrn Ch. Murray, daſs sein Bruder nicht in einem kaufmännischen Character oder in irgend einer kaufmännischen Hinsicht in Frankreich war.

Wenn ich finde, daſs er als ein kaufmännischer Geschäftsmann dahin ging, daſs er 4 Jahre daselbst blieb, und daſs er aus America für kaufmännische Operationen in Europa verreisete; so finde ich es schwer zu sagen, daſs (wenn ich auch gar nicht von dem Handel spreche) hinreichende Gründe dafür angegeben sind; oder wenn ich voraussetzte, daſs er nach Frankreich gegangen sey, um Bezahlungen zu bewirken; so würde ich es immer noch schwer finden zu

sagen, dafs diese ursprüngliche Absicht einen Aufenthalt von 4 Jahren privilegiren könnte. Ist es denn für mich möglich zu sagen, dafs die in diesem Affidavit gegebene Erläuterung hinreichend sey, wenn man auch annehmen wollte, dafs über die Art, wie solche angeboten wird, keine Bemerkungen gemacht würden?

Ich komme jetzt auf dasjenige, welches ich für den schädlichsten Einwurf halte, nämlich dafs alles auf dem einzelnen Affidavit des Bruders von ihm, Ch. Murray, beruht. Kein Wort kommt von Herrn G. Murray vor, um zu zeigen, welches die Art seiner Verbindung mit Frankreich war. Nun ist aber die Auskunft des Herrn Ch. Murray sehr incompetent. Ein auffallendes Beyspiel ihrer Incompetence ist der Umstand, dafs er annimmt, sein Bruder sey nach America abgegangen, da es doch erhellt, dafs er einige Monate nachher sich noch in Frankreich aufhielt. Kann ich annehmen, dafs er von dem ganzen Gange der Unternehmung seines Bruders hinlänglich unterrichtet gewesen sey, um dem Gerichte genügend die Natur seiner Engagements in Frankreich anzugeben? Es ist unmöglich, dafs das Gericht die Auskunft eines solchen Mannes annehmen kann, „dafs der Aufenthalt seines Bruders in Frankreich auf

keine kaufmännische Geschäfte Bezug hatte," da solche von dem Manne selbst nicht einmal bestätigt ist, der, obgleich bey der Hand, wenn ich so sagen darf, und in einem benachbarten Lande, es nicht für zweckmäſsig gehalten hat, irgend eine Auskunft darüber zu geben. Er kannte die Natur und den Gang seiner eigenen Geschäfte, und doch erwartet er Zurückgabe, ohne sich einmal die Mühe zu geben, auch nur ein Affidavit zu machen. Nach einem Aufenthalte von 6 Jahren (wie ich es annehmen muſs) in Frankreich, und bey allen nur möglichen ihm zugestandenen Gelegenheiten, kommt vom Oct. 1795 bis Nov. 1799 kein Wort von ihm. Ich halte es unmöglich, daſs das Gericht bey diesem Beweisbestande zurückgeben kann. Dies ist unmöglich bey dem gegenwärtigen Beweisbestande, sowohl in Rücksicht auf die Hinlänglichkeit der Erläuterung, als in Hinsicht der Art, wie sie angeboten wird.

Dann ist nun nur noch die Frage, ob ich der Parthey eine fernere Gelegenheit einzuräumen habe und eine Frist zur ferneren Auskunft gestatte? Wenn ich die Länge der Zeit bedenke, welche dieser Proceſs gedauert hat, bey einem Grade von Nachsicht, über den man sich vielleicht von der anderen Seite beklagen könnte, und bey der Art, wie er von Monat zu Monat

verschoben ist; so halte ich es durchaus nicht für meine rechtliche Pflicht, eine solche Gelegenheit zu erlauben. Ich sage nicht, daſs Herr Murray nicht in einem anderen Gerichte die Mängel seiner Sache durch seine eigene Auskunft ersetzen darf; sondern bin genöthigt, nach den Beweisen, die jetzt dem Gerichte vorgelegt sind, nämlich, darnach, wie ich vorher angegeben habe, daſs Herr Murray wenigstens 4 Jahre in Frankreich gewesen ist und sich schon vorher daselbst aufgehalten hatte, und daſs kein directer Beweis von seiner jetzigen Entfernung aus diesem Lande vorhanden ist, zu entscheiden. Ich finde mich in der Nothwendigkeit, (welche ich, wenn ich als eine Privatperson sprechen dürfte, vielleicht eine schmerzhafte Nothwendigkeit nennen würde) seinen Antheil an den verschiedenen Ladungen zu condemniren.

In dem dänischen nach England aufgebrachten Schiffe, Citto, Capitain Fehndrick, *) von einem spanischen Hafen nach Guernsey bestimmt, waren einige Waaren verladen, die dem Hause Collins et Bowden in Guernsey zugehörten. Collins wohnte in Guernsey. Bowden hielt sich in Rotterdam auf. Es war ihm von

*) Robinson's Reports 3ter Band pag. 38.

dem Gerichte aufgelegt worden, die Ursache seines Aufenthaltes zu bescheinigen. In einem Affidavit beschwor er in dieser Hinsicht, dafs er blofs um Schulden einzucassiren und Angelegenheiten des Hauses zu reguliren, nach Holland gegangen sey.

Das Gericht bemerkte, dafs Herr Bowden noch jetzt, da die Sache verhandelt werde, sich in Holland aufhielte.

Dr. Laurence entgegnete: Ich glaube, dafs es Fälle gegeben hat, wo an Personen in solchen Situationen dennoch Restitution erfolgt ist.

Dies sind Fälle gewesen, erwiderte das Gericht, unter der Granada und ähnlichen Parlamentsacten. Sie waren speciell und bezogen sich auf specielle Gesetze. — Ein Engländer, der sich in Holland aufhält und daselbst Handlung treibt, ist eben so sehr für einen Holländer zu erachten, als ein Däne oder Schwede in einer ähnlichen Lage dafür würde erachtet werden.

Bey der Verhandlung über das Schiff Portland, Capitain Farrie, *) und 9 andere Schiffe, wurde die Materie von dem Nationalcharacter sehr discutirt.

Sir William Scott sagte den 27sten März 1800 bey

*) Robinson's Reports 3ter Band pag. 41.

der Entscheidung: Dies ist eine von den 10 Sachen, die Herr Ostermeyer betreffen, von dem man angiebt, dafs er zu Blanknese domicilirt sey und ein Handlungshaus in Altona habe. Ueber einen der Reclame von Herrn Ostermeyer, in Betreff seines Antheils an der Ladung des Schiffes Floreat Commercium, habe ich schon entschieden, weil alle Eigenthumsbeweise bey demselben fehlten, und die Parthey konnte so spät wie jetzt nicht zugelassen werden, den gänzlichen Mangel aller Beweise, der in dem Falle sichtbar war, zu ersetzen. Es sind noch 9 andere zu entscheiden. Vier von ihnen, Portland, Spazhamheit, younge Ferdinand und Hoop betreffend, scheinen keine Verbindung mit Ostende zu haben. Was den Portland betrifft; so finde ich es in einem von meinem Vorgänger entschiedenen Falle, dafs das Eigenthum des Herrn Marsh, eines brittischen Unterthans, zurückgegeben wurde. Durch diese Entscheidung hat das Gericht ein für allemal erklärt, dafs die Bestimmung nicht nach Ostende gewesen sey, sondern wirklich nach Hamburg, weil, wenn die Bestimmung nach Ostende gewesen wäre, das Eigenthum eines brittischen Kaufmannes, welches für eine solche Bestimmung verschifft war, hätte condemnirt werden müssen. Es erhellt, dafs das Schiff bey Ostende an-

laufen sollte, um von Seiten der Regierung dieses Landes einige Gefangene daselbst abzuliefern. Allein man kann auf keine Weise bezweifeln; daſs nicht die endliche Bestimmung Hamburg war, und es kann über die Zweckmäſsigkeit der vorigen Entscheidung kein Streit obwalten. Was für eine Privatmeinung ich auch immer darüber hegen könnte; so würde ich es mir doch nicht herausnehmen, die Erklärung meines Vorgängers zu erschüttern.

Die Spazhamheit war von London nach Embden bestimmt, und obgleich es erhellt, daſs einige Waaren ihren Weg nach Ostende wieder gefunden haben; so ist es doch beeidigt geworden, „daſs die Bestim„mung Embden gewesen," und man kann nicht annehmen daſs dieselbe wirklich auf Ostende erwählt worden sey. Der younge Ferdinand ging von Spanien nach Hamburg und the Hoop von Amsterdam nach Bourdeaux. Bey diesen Fällen entstanden keine Verdachtsgründe in Hinsicht der Bestimmung nach Ostende. Ich werde von diesen 4 Fällen dafür halten, daſs sie nichts mit diesem Hafen zu thun haben.

Der Character, in dem Herr Ostermeyer reclamirt, der aus seinen Verhältnissen hervorgeht, macht die Bestimmung nach Ostende von groſser Wichtigkeit. Er sagt, daſs er in Ostende als ein Compagnon eines

großen Handlungshauses domicilirt gewesen sey; daſs er sich aber bey dem Einbruche der Franzosen in dieses Land von da wegbegeben; daſs er Ostende gänzlich verlassen und seit der Zeit keine Verbindung oder Beziehungen mit seinen vormaligen Compagnons gehabt habe.

Auf der anderen Seite behauptet man, daſs dies keine bona fide Renunciation sey; daſs sein Name immer noch als einer der vorzüglichsten in der Firma des Hauses hervorrage, und daſs er deshalb dem Urtheile ausgesetzt seyn müſste, für einen Kaufmann von Ostende gehalten zu werden. Man hat ferner behauptet, daſs, wenn er kein Compagnon des Hauses sey, er doch immer als ein Kaufmann von Ostende, der für sich allein handelt, erachtet werden müſste; daſs, da seine Verbindung mit diesem Orte beständig fortdauerte, er als ein Kaufmann des Ortes angenommen werden müſste, und daſs er in dieser Eigenschaft der Gefahr ausgesetzt sey, daſs sein Eigenthum condemnirt werde.

Was den Umstand betrifft, daſs er mit Ostende Handlung treibt, entweder als Associé oder als alleiniger Kaufmann; so glaube ich, daſs man schwerlich die Folgen dieser Handlung, sie mögen bestehen worin sie wollen, dahin ausdehnen kann, daſs sie

auf seinen in Hamburg betriebenen Handel, der keine Connexion mit Ostende hat, Einfluſs haben; weil, man mag es nennen wie man will, man mag es einen scheinbaren Character in Betreff des in Ostende betriebenen Handels nennen, ich doch nicht glaube, daſs sein anderer Handel dadurch eben so verdächtig wird, um ihn in Hinsicht desselben für die Unrechtmäſsigkeit des Ostender Handels zu bestrafen.

In der Sache des Herrn Sontag (in dem Falle des Schiffes Indianer, Capitain Beuse, und in anderen Fällen) erhellte es bey der Verhandlung vor den Lords den 7ten Febr. 1800, daſs Herr Sontag aus Holland ausgewandert war und sich in Altona etablirt hätte, allein daſs er immer fortgefahren habe, in Holland, in Friedenszeiten einen eigenen Handel zu betreiben. Wenn er sich mit anderen Handelszweigen, die gänzlich von den holländischen Handelszweigen verschieden gewesen wären, beschäftigt hätte; so sehe ich nicht ein, wie ihn dies hätte afficiren können.

Was die Person in gegenwärtiger Sache betrifft, so ist sie in einem neutralen Lande wohnhaft; was den Handel betrifft, so ist die Natur des Geschäftes und die Bestimmung vollkommen neutral, woferne man nicht sagen kann, daſs die Beschäftigung im feindlichen Handel einen Mann zum Feinde in allen

seinen Beziehungen mache, oder daſs der Antheil an einem feindlichen Handlungshause, allen seinen Handlungen einen allgemeinen Character ertheile. Ich sehe nicht, wie die Folgen von Herrn Ostermeyer's Handel zu Ostende seinen Handel in anderen Theilen der Welt afficiren können. Ich kenne kein Präjudicat und keinen Grundsatz, der die Behauptung unterstützen könnte, daſs ein Mann, der sowohl in einem feindlichen als auch in einem neutralen Lande ein Handlungshaus hätte, in allen seinen Beziehungen als ein feindlicher Kaufmann zu erachten sey, nicht bloſs in Hinsicht derjenigen, die auf sein feindliches Domicilium Bezug hätten; sondern auch in Hinsicht derjenigen, die bloſs sein neutrales Haus beträfen. Der einzige Gesichtspunct der nachtheilig für ihn seyn könnte, wäre, weil eine Vermuthung entstehen könnte, daſs die Compagnons des Hauses zu Ostende auch Compagnons des Hauses zu Altona wären. Allein was dies betrifft; so denke ich, daſs das Certificat der Kaufleute zu Hamburg, welche bezeugen, daſs sie seine Bücher in Altona inspicirt und keine Spur von einer Connexion mit Ostende gefunden hätten, ein guter Beweis ist. Obgleich dies nur ein geringer Beweis ist, um den Verdacht einer Verbindung mit Ostende gänzlich zu vernichten; so

ist er doch von großer Wichtigkeit, was den Handel des Comtoirs in Altona betrifft. Die besagten Kaufleute beschwören, daſs nichts in seinen Büchern enthalten sey, welches auf irgend eine Verbindung mit einem Hause in Ostende sich beziehe.

Es kommt demnach auf die Frage an: ob Herr Ostermeyer, der Verbindung in Ostende hat, entweder als Compagnon eines Hauses oder als einzelner Kaufmann, dem ausgesetzt sey, als ein Ostender Kaufmann erachtet zu werden, und dies in Beziehung auf ein Geschäft, welches in einem anderen Hause seinen Ursprung und keine Verbindung mit Ostende hat. Ich bin der Meinung, daſs die Folgen der Handlungen auf die welche Beziehung auf Ostende haben beschränkt werden, und daſs sein anderer Handel frey seyn muſs. Ich denke daher, was diese 4 Schiffe betrifft, ohne in das Detail der Beweise einzugehen, daſs Freigebung erfolgen muſs. Zu gleicher Zeit, denke ich, bin ich in der Nothwendigkeit zu erklären: daſs die Captoren, indem sie diese Fälle zur Adjudication brachten, nichts mehr gethan haben, als wozu die Lage von Herrn Ostermeyer sie aufforderte, und daher thue ich den Ausspruch, daſs sie zu ihren Kosten berechtigt sind, indem ich zu gleicher Zeit bitten muſs, nicht anzunehmen, als wenn ich durch

ein Präjudicat eine allgemeine Regel festsetzen wollte. Indem ich die Umstände der verschiedenen Fälle bedenke, dafs der Portland nämlich eine vorläufige Bestimmung auf Ostende hatte, und dafs in der Spazhamheit sich Waaren befanden, die offenbar nach Ostende consignirt waren; so denke ich, dafs es billig ist, den Captoren ihre Kosten zu ersetzen.

Was die übrigbleibenden Fälle betrifft, nämlich:

de Juffrouw Alida, wobey Herr Ostermeyer einen Theil der Ladung reclamirt, und

de Jong Isabella, Capitain Vogelins, von Ostende nach Brest bestimmt, genommen den 8ten Feb. 1798, wobey Herr Ostermeyer Schiff und Ladung reclamirt; ferner

de Jonge Emilia, Capitain Langhety, genommen den 22sten July 1797 auf der Reise von Dünkirchen nach Bourdeaux, wobey Herr Ostermeyer das Schiff reclamirt; sodann

die Frau Louisa, von Ostende nach Billbao bestimmt, genommen den 27sten Sept. 1796, wobey Herr Ostermeyer das Schiff reclamirt; so werde ich jetzt die Natur und den Character von Herrn Ostermeyer's Verbindung mit Ostende untersuchen. Von Seiten des Herrn Ostermeyer wird behauptet und sehr darauf urgirt, dafs er sich gänzlich entfernt und aus

der Compagnie begeben habe; allein auf der anderen Seite ist es ein wenig seltsam, daſs wenn er wirklich sich entfernt hätte, sein Name dennoch der erste in der Firma geblieben wäre. Herr Ostermeyer sagt: „da er unter der französischen Regierung nicht hätte leben mögen, so habe er sich aus seinem Handlungshause entfernt; allein durch eine Uebereinkunft mit den anderen Associés seines Hauses wäre sein Name beybehalten worden.“ Wenn er wirklich für seine politischen Meinungen litt und ausgewandert war; so scheint es nicht wünschenswerth zu seyn, seinen Namen öffentlich in einer französischen Firma beyzubehalten. Ueberdies ist es seltsam, daſs weder öffentlich noch privatim eine Nachricht von der Auflösung der Compagnie sollte ertheilt seyn. Herr de la Cour, sein hiesiger Agent, sagt, daſs er nicht vor Märzmonat 1798 Nachricht davon erhalten habe. Man sagt, Herr Ostermeyer wäre noch unbestimmt gewesen, wo er sich hätte niederlassen wollen, und habe sich auf Reisen begeben, um einen Zufluchtsort für sich auszuwählen; allein er giebt vor, daſs er eine andere Maaſsregel ergriffen habe, die darin bestand, daſs er sich von der Compagnie trennte. Man hätte glauben müssen, daſs er davon an seine Correspondenten eine Anzeige gemacht haben würde; allein

weder öffentlich noch unter der Hand ist darüber früher als einige Monate nachher eine Communication erfolgt. Ich kann nicht umhin anzunehmen, daſs ein gänzliches Stillschweigen über diesen Punct, verbunden mit dem Umstande, daſs sein Name in der Firma verblieb, ein sehr verdächtiges Ansehen habe. Ueberdies geht ein affirmativer Umstand aus einem dieser Fälle, aus dem Falle der Frau Louisa hervor, welcher mit diesem Stillschweigen verbunden den Verdacht noch immer vermehrt. Es ist ein Brief in dem Namen von Ostermeyer und Deconinck geschrieben, zu Folge dessen dieses Haus eine gänzliche Obhut über dieses Schiff auszuüben scheint, und in Betreff der Bestimmung desselben an die Correspondenten Befehle ertheilt, obgleich man nicht vorgiebt, daſs das Schiff an sie verfrachtet war, sondern das Gegentheil aus den Papieren erhellt.

Dies ist ein starker affirmativer Umstand, und obgleich man sich auf denselben schon bey der ersten Verhandlung bezog; so ist doch selbst in dieser Stunde keine Auskunft darüber gegeben, woraus der Verdacht hervorgeht, daſs Herrn Ostermeyer's Interesse und Verbindung mit seinem vorigen Hause in Ostende nicht so vollkommen entwickelt waren, wie man dies vorgegeben hat.

Ein anderer Verdachtsgrund geht aus der Natur des producirten Instruments über die Aufhebung der Societät hervor; obgleich dasselbe nicht ganz so ist, als es von den Captoren dargestellt wird, als wenn dadurch aller Antheil Herrn de Coninck überlassen würde und Herrn Ostermeyer nichts verbliebe. Wäre dies der Fall gewesen; so hätte ich nichts mehr gefordert, um mich zu überzeugen, dafs keine bona fide Sache vorhanden sey, weil, wenn eine Communio bonorum Statt gefunden hätte, es unnatürlich und unglaublich seyn würde, dafs sich alles nach einer Seite wandte. Allein ich glaube, dafs man das Instrument nicht correct beurtheilt hat. Es heifst darin, „dafs er selbst seinen Antheil zu sich genommen habe.“ Ich denke an die Lage der Sache rings um sie herum, und kann wohl glauben, dafs man, so gut man konnte, bey einer plötzlichen Gefahr die Rechnungen obenhin abmachte und dafs ein Mann, der für seine persönliche Sicherheit besorgt war, dasjenige annahm, was ihm nach einer flüchtigen Uebersicht zuzugehören schien. Dessen ungeachtet kann ich nicht umhin anzunehmen, dafs für folgende Abmachungen Sachen ausgesetzt waren, und dafs nach einer genauen Uebersicht eine billige Theilung würde vorgenommen worden seyn. Ich glaube, es ist un-

möglich, dafs die vermischten Antheile in einem grofsen Handlungshause auf die Weise auf einmal und in einem Augenblicke zwischen den Partheien können aufgetheilt werden, dafs dies das aeternum vale zwischen ihnen seyn könnte, und dafs keine spätere Communicationen zwischen ihnen sollten Statt gefunden haben, um ihre Rechnungen schliefslich abzumachen. Ich kann nicht sagen, dafs ich zur Genüge annehmen kann, die Compagnie sey gänzlich aufgelöset; es ist vielleicht möglich, dafs genügendere Auskunft beygebracht werden kann. Man mag wegen des Briefes in der Frau Louisa Rechnung ablegen und in den beyden andern Fällen die Ordre-Briefe produciren können.

Allein die Compagnieschaft ist nicht der einzige Punct in diesen Fällen, woraus Herrn Ostermeyer's Connexion mit Ostende hergeleitet ist. Es ist gesagt worden, dafs es erhellte, er sey als ein einzelner Kaufmann von Ostende anzunehmen, und es ist wenigstens einleuchtend, dafs Herrn Ostermeyer's Handel nicht mit aller der klugen Furchtsamkeit und Einsicht, die man von ihm hätte erwarten sollen, betrieben worden ist. Ich sage nicht, dafs Herr Ostermeyer nicht eben so gut wie jeder andere Mann von seinem neuen Wohnorte nach Ostende hätte handeln dürfen;

Consul abzuliefern, daſs aber dies Letztere ohne sein Wissen unbefolgt geblieben wäre, und daſs die neuen Käufer die alten dänischen Papiere zurückbehalten und benutzt hätten."

Das Gericht decretirte hierauf die Gültigkeit des Reclams in Hinsicht der Frau Louisa und der Jongen Isabella.

Den 11ten Dec. 1800 wurde das Schiff Jonge Emilia aus dem Grunde condemnirt, weil es von demselben erhellte, daſs es in den Händen französischer Kaufleute gelassen und successive 7 Jahre in dem Handel von Frankreich employirt gewesen war.

Das Schiff the Indian Chief, Capitain Skinner *) und seine Ladung wurde in Cowes auf einer Reise von Batavia nach Hamburg angehalten. Bey der Verhandlung entstanden zwey Quästionen in Betreff des National - Characters des Herrn Johnson, Reclamanten des Schiffes, und des Herrn Milles, Reclamanten der Ladung.

Für die Captoren war der Königsadvocat. Das Schiff wird, sagte er, zum Behuf des Herrn Johnson, eines Americaners, reclamirt. Es wurde auf einer Reise genommen, welche 1795 in London anfing,

*) Robinson's Reports 3ter Band pag. 12.

dem Gange seines übrigen Handels zu Ostende, erschüttert die Glaubwürdigkeit des Papiers sehr, welches ihn als von Ostende proscribirt angiebt. Ich kann nicht auf mich nehmen, zu sagen, worin die Anordnungen Frankreichs bestanden haben. Ich weiſs, wie wenig sie nach allgemeinen Principien abgefaſst waren; allein dessen ungeachtet kann man schwerlich annehmen, daſs ein Individuum, welches als ein Verbannter das Land verlassen hat, Erlaubniſs haben sollte, auf eine so öffentliche Weise, wie es von ihm erhellt, daselbst Handlung zu treiben. Ich kann diesen wesentlichen Umstand nicht übergehen, was auch der Anwald darüber sagen mag, und bloſs aus dem Grunde, weil kein Reclam eingegeben ist. Ich werde Herrn Ostermeyer auffordern, bestimmt sein Eigenthum an den Fischerböten abzuschwören und darzuthun, daſs er nicht als ein einzelner Kaufmann in Ostende etablirt sey. Ich befehle daher, noch fernern Beweis beizubringen.

Den 20sten Nov. 1800 wurde ein Affidavit mit verschiedenen Anlagen producirt. Es hieſs unter andern darin, „daſs er verschiedene Fischerschmacken habe ankaufen lassen, daſs er aber, wie er dabey seine Rechnung nicht gefunden, Ordre ertheilt hätte, solche zu verkaufen und die Papiere an den dänischen

Consul abzuliefern, daſs aber dies Letztere ohne sein Wissen unbefolgt geblieben wäre, und daſs die neuen Käufer die alten dänischen Papiere zurückbehalten und benutzt hätten.«

Das Gericht decretirte hierauf die Gültigkeit des Reclams in Hinsicht der Frau Louisa und der Jongen Isabella.

Den 11ten Dec. 1800 wurde das Schiff Jonge Emilia aus dem Grunde condemnirt, weil es von demselben erhellte, daſs es in den Händen französischer Kaufleute gelassen und successive 7 Jahre in dem Handel von Frankreich employirt gewesen war.

Das Schiff the Indian Chief, Capitain Skinner *) und seine Ladung wurde in Cowes auf einer Reise von Batavia nach Hamburg angehalten. Bey der Verhandlung entstanden zwey Quästionen in Betreff des National - Characters des Herrn Johnson, Reclamanten des Schiffes, und des Herrn Milles, Reclamanten der Ladung.

Für die Captoren war der Königsadvocat. Das Schiff wird, sagte er, zum Behuf des Herrn Johnson, eines Americaners, reclamirt. Es wurde auf einer Reise genommen, welche 1795 in London anfing,

*) Robinson's Reports 3ter Band pag. 12.

auf Madeira ging, von da nach Madras, Tranquebar und Batavia und retour nach Hamburg. Als das Eigenthum eines Americaners, welches dergestallt in einem Handel von feindlichen Colonien nicht nach den Häfen seines eigenen Landes angewandt ist, würde es der Gefahr ausgesetzt seyn, als in einem illegalen Handel befindlich angesehen zu werden. Der Fall mufs wenigstens unter die Rechtsfrage sortiret werden, welche in anderen Fällen dieser Art reservirt ist. Allein die wichtigste Einwendung welcher dieses Schiff ausgesetzt ist, besteht darin, dafs es das Eigenthum eines brittischen Unterthans, und daher, weil es in einem Handel mit dem Feinde begriffen war, der Confiscation ausgesetzt ist. Die Umstände von Herrn Johnson's Lebensgeschichte, welche seinen Nationalcharacter afficiren, sind diese: Er ist in America geboren, verliefs dies Land aber schon 1771 und liefs sich als Kaufmann in dieser Stadt nieder. Während des americanischen Krieges 1778 verliefs er England und liefs sich als Compagnon eines Handlungshauses in Frankreich nieder, indem er sich in einem Artikel des Societätscontractes die Freiheit vorbehielt, nach America, wenn er es wollte, zurückkehren zu dürfen. Im Jahre 1795 kam Herr Johnson wieder nach England zurück und blieb als ein Kauf-

mann in London bis 1797. Während des letzten Theils dieser Periode von 1790 fungirte er als ein americanischer Consul in diesem Lande, allein bis zu der Zeit hatte er keine Connexion mit America, welche den Character schwächte, den er natürlich durch seinen Aufenthalt erworben hatte. Ob er mit demselben völlig investirt war oder nicht, ist sehr immateriel, was die gesetzlichen Wirkungen betrifft, durch welche sein Nationalcharacter bestimmt wird, da es in vielen Fällen entschieden worden ist, daſs der Nationalcharacter eines Consuls nicht durch das ihm verliehene Amt bestimmt wird, sondern daſs er simpliciter, so wie andere Kaufleute nach ihrem Aufenthalte und den vielen anderweitigen Umständen, welche einen Nationalcharacter constituiren, beurtheilt wird. Das Affidavit, welches für Herrn Johnson eingebracht ist, besagt: „daſs Herr Johnson sich als einen americanischen Bürger erachte, und daſs die americanische Regierung ihn als einen solchen durch die Acte vom 15ten Januar 1785 erachtete, und daſs er allezeit die Absicht hegte, nach America zurückzukehren.“ Allein das Gericht wird weder nach der bloſsen Absicht noch nach dem Gutdünken einzelner Personen seine Entscheidung abfassen. Das Gericht wird auf die groſsen Facta des Falles hinblicken und es wird finden,

dafs Herr Johnson in diesem Lande 26 Jahre lebte, dafs er seine Wohnhaftigkeit in England erst im September Monat 1797 — 2 Jahre nach dem Anfange dieser Transaction — aufgab. Die Reise begann im März 1795 und die Wegnahme erfolgte erst im Nov. 1797, während der Zeit ist das Schiff in Transitu zu erachten, und es hiefse dem Betruge ein grofses Thor öffnen, wenn man Personen die in einem illegalen Handel engagirt sind, erlauben wollte, sich von den Pönalfolgen solcher Handlungen dadurch frey zu machen, dafs sie, während das Eigenthum in Transitu ist, ihren Wohnort veränderten, und eben vorher ehe sie hofften die Früchte ihres illegalen Handels einzuerndten, aus dem Lande zögen. Zu Folge dieser Gründe hält man dafür, dafs Herr Johnson als ein brittischer Kaufmann während der Zeit dieser Reise zu erachten sey, und dafs er als ein solcher sein Eigenthum in diesem Schiffe dadurch der Confiscation ausgesetzt habe, dafs er dasselbe in dem Handel mit dem Feinde beschäftigte.

Für den Reclamanten führten Arnold und Sewell an:

Was die Illegalität der Absicht betrifft, mit der das Schiff versegelte, indem man Herrn Johnson als einen americanischen Bürger ansieht; so ist es keine unwesentliche Bemerkung, dafs die Rückkehr des

Schiffes nach Europa weder seiner Absicht gemäfs war, noch in Folge eines von ihm gegebenen Befehls geschah. Das Schiff versegelte unter Führung des Supercargos, Herrn Hewlet, der volle Macht besafs, das Schiff in Ostindien zu verfrachten, da der 2te Attest von Herrn Johnson besagt, dafs es sein Plan gewesen, dafs das Schiff von Ostindien nach America gehen sollte, wenn eine vortheilhafte Fracht würde zu erhalten gewesen seyn. Zu Madras ging Herr Hewlet die gegenwärtige Verpflichtung ein, der als ein junger Mensch alle möglichen Folgen davon nicht einsah. Ohne Zweifel sind die Partheyen im allgemeinen für die Handlungen ihrer Agenten verantwortlich; allein die Regel ist nicht so strenge anzuwenden, als dafs nicht Ausnahmen zuzulassen wären, vorzüglich bey Fällen, wie der gegenwärtige, wo dem Principalen durchaus keine Absicht zu imputiren war, als hätte die Fahrt so gemacht werden sollen, wie sie gemacht ist, und da diese Wendung der Reise eher von einem Irrthume als von einer betrügerischen Intention des Agenten herrührt, da es evident ist, dafs im Falle man irgend eine Vorstellung von dem illegalen Handel zu Folge der englischen Gesetze gehabt hätte, das Schiff nicht in einen Hafen dieses Landes würde gekommen seyn. Die hauptsächlichste Quästion, die

gemacht worden ist, betrifft den Nationalcharacter des Herrn Johnson. Man sagt, dafs Herr Johnson seine Wohnhaftigkeit hieselbst erst den 9ten Sept. 1797 aufgab, eine kurze Zeit vor der Wegnahme des Schiffes, die den 1sten Nov. 1797 erfolgte, und man hat gesagt, dafs er wegen der blofsen und unnotorischen Absicht, welche er, wie er vorgiebt, lange Zeit vorher gehegt hat, nach America zurückkehren zu wollen, zu keiner Wohlthat berechtigt wäre.

Allein die Absicht ist keineswegs unnotorisch, da dieselbe aus einem Briefe, den er den vorhergehenden März an seine Creditoren in Betreff seiner Effecten schrieb, hervorgeht, indem er in dem Briefe den innigen Wunsch äufsert, mit seiner Familie nach America gehen zu können, und in demselben die Bedingungen angiebt, unter welchen er hoffte, ihre Erlaubnifs zu erhalten. Nach der Zeit blieb er blofs aus der glaublichen Absicht, dafs er ohne Erlaubnifs seiner Creditoren sich nicht entfernen wollte. Im Sept. 1797 hat er endlich dieses Land verlassen und alles gethan, was in seiner Macht war, sobald er einen Fufs an Bord des Schiffes gesetzt hatte, um nach America zurückzukehren, sich von diesem Lande ganz frey zu machen. Von der Zeit an ist er als ein Americaner zu betrachten. Was die Betrüge-

reyen anbetrifft, die eine solche Zugestehung verursachen könnte; so wird das Gericht auf seiner Hut gegen dieselben seyn, wenn man sie versuchen sollte; allein dieselben werden nicht bey einem Falle entscheiden können, wo man eine solche Absicht nicht angeben kann, wenn man anders nicht Umstände anticipiren will, die möglicher Weise bey späteren Fällen eintreten können.

Die einzige Imputation einer Betrügerey, die man in diesem Falle in Anrege bringen könnte, würde darin bestehen, daſs man angäbe, es sey eine bloſs scheinbare Entfernung. Allein dies kann man hier nicht behaupten. Herrn Johnsons Absicht, die auf aufrichtigen, natürlichen und sehr glaublichen Gründen beruhte, ist noch immer vorhanden, und daſs er diese Absicht nicht in Eile gefaſst hatte, erhellt aus den Societäts-Contracts-Bedingungen in Frankreich vom 9ten Juny 1781, worin ausdrücklich stipulirt war, daſs es ihm freystehen sollte, nach America zu ziehen, wenn er gehörige vorgängige Anzeige davon machte, und daſs auf diesen Fall die Societät aufhören sollte. Was die bloſs legale Wirkung einer solchen Entfernung betrifft, während das Eigenthum in Transitu ist; so giebt es Fälle der Art, in welchen Restitution erlaubt wurde, und dies bey Situationen,

die stärker gegen den Reclamanten waren, als die Umstände des gegenwärtigen Falles.

In dem Falle des Herrn Cortissos war er selbst in dem Augenblicke der Wegnahme in dem feindlichen Lande, allein sein Eigenthum wurde ihm auf den geführten Beweis, dafs er es beabsichtigt habe, nach England zurückkehren zu wollen, freygegeben. In dem Falle von Haasan et Ernst hielt Herr Ernst bey dem Anfange der Expedition sich in Amsterdam auf; allein da dies ein temporärer Aufenthalt war, und da er seine Absicht, nach Copenhagen zurückkehren zu wollen, erwiefs; so wurde sein Antheil freygegeben.

In dem Falle des Herrn Dutilth erhielt er Restitution, (Fair America, Adm. 1796) obgleich er zur Zeit der Versegelung in einem feindlichen Lande war.

Herr Robinson sagte hier in einer Anmerkung: (In dem von den Lords 1800 entschiedenen Falle, Hannibal u. Pomona, wurde das Eigenthum desselben condemnirt, aus dem Umstande, weil er zur Zeit der Wegnahme in einem feindlichen Lande sich aufhielt.)

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung über den Fall the Indien Chief: — Dies ist der Fall eines in dem Hafen von Cowes angehaltenen Schiffes, woselbst es einlief, um Ordre zu empfangen, an welchem Orte es seine in Batavia unter einer ursprünglich ange-

gebenen Destination nach Hamburg eingenommene Ladung abzuliefern habe. Bey dem Einlaufen in einen Hafen dieses Landes, um specielle Ordre zu empfangen, wurden Schiff und Ladung im Hafen angehalten. Es ist dem Gerichte nicht deutlich, ob es nicht vielleicht eine Ladung ist, die in diesem Lande hätte abgeliefert werden sollen, da viele solche Ladungen zu Folge der holländischen Eigenthums-Acte hier abgeliefert sind. Ich erwähne dies, um eine Bemerkung zu beantworten, die man geäufsert hat, nämlich die, dafs es noch zweifelhaft sey, ob das Schiff nicht aus dem Grunde, weil es als ein neutrales Schiff von einer feindlichen Colonie nicht nach seiner Heimath oder den Häfen dieses Landes bestimmt war, confiscable sey. Ich kann nicht annehmen, dafs es in diesem Falle eine dargethane Thatsache ist, dafs die Bestimmung dieses Schiffes nach Hamburg war. Das Schiff versegelte 1795, und als ein americanisches Schiff mit einem americanischen Passe und allen gehörigen Documenten. Allein dessen ungeachtet könnten diese Papiere, wenn der Eigner hier wirklich wohnhaft wäre, das Schiff nicht schützen. Wenn der Rheder in England wohnhaft und die Reise von der Art wäre, dafs ein Engländer sich nicht darauf einlassen könnte; so würde ein Americaner, der hier wohnte und Hand-

lung betriebe, sein Schiff dadurch nicht beschützen, dafs er americanische Documente an Bord schickte. Sein Interesse mufs stehen oder fallen, je nachdem die Entscheidung lautet, welche das Gericht in Hinsicht des Nationalcharacters dieser Person fällt.

Es sind 2 Puncte in dem Falle, die nicht bestritten werden können, nämlich, dafs Herr Johnson von Geburt im allgemeinen ein Americaner ist, welches der erste Umstand ist, der sich der Aufmerksamkeit des Gerichtes darstellt, und fürs andere, dafs er es auch dadurch ist, dafs er beim Ausbruch des americanischen Krieges die Parthey der Americaner nahm. Er kam hierher, als beide Länder ihm offen waren; bey dem Ausbruche der Feindseligkeiten mit America wählte er sich das Land, dem er anhängen wollte, und ging dem zu Folge nach Frankreich. Was den Zweifel betrifft, den man aufgeregt hat, ob er als ein Americaner zu erachten wäre, da er daselbst nicht zur Zeit der Erklärung der Unabhängigkeit persönlich anwesend gewesen sey; so glaube ich, dafs derselbe dadurch hinlänglich gehoben ist, dafs er und seine Familie durch eine Acte vom 15ten Januar 1785 für Americaner erklärt wurden, und America ihm einen öffentlichen Character anvertraute. Ich bin daher der Meinung, dafs er nicht die Wohlthat seines

ursprünglichen americanischen Characters verloren hat. Er kam indeſs 1783 nach diesem Lande, beschäftigte sich mit der Handlung und blieb in diesem Lande bis 1797. Während der Zeit war er ohne Zweifel als ein englischer Kaufmann zu betrachten; denn kein Grundsatz ist fester begründet, als dieser, daſs, wenn ein Mann nach einem anderen Lande geht, sich daselbst mit dem Handel beschäftigt und daselbst sich zu wohnen begiebt, er nach dem Völkerrechte als ein Kaufmann des Landes zu betrachten sey. Ich würde daher kein Bedenken tragen, den Ausspruch zu thun, daſs Herr Johnson als ein Kaufmann dieses Landes, zur Zeit, da das Schiff ausging, zu betrachten sey. Dies bringt mich darauf, eine Uebersicht der Umstände dieses Falles vorzunehmen. Das Schiff versegelte mit Herrn Hewlet am Bord 1795 und Herr Johnson sagt: „daſs er Herrn Hewlet als Supercargo ausschickte und das Schiff unter seine Leitung gab, um eine Fracht auf America anzunehmen; allein daſs seine Absicht durch mehrerley Umstände vereitelt wäre," und das Schiff ging in Facto nach Madeira, Madras, Tranquebar und Batavia und von da nach Cowes, wo es angehalten wurde.

Es kann keinem Zweifel unterworfen seyn, daſs, wenn Herr Johnson daselbst, wo er zur Zeit der Ver-

segelung war, geblieben wäre, wenn er in England zu wohnen fortgefahren hätte; so müſste dies als eine brittische Transaction erachtet werden, und daher als eine criminelle Transaction, und dies nach dem allgemeinen Princip, daſs es illegal für irgend einen Mann ist, der, wenn er auch nur temporair dem Lande mit Treue verhaftet ist, mit dessen öffentlichem Feinde handelt. Allein man hat vorgestellt, daſs er dies Land vor der Wegnahme verlassen, und daſs er dies aus einer Absicht gethan habe, die er, um sich von hier weg zu begeben, viel früher gefaſst gehabt; daſs er aber davon durch Schwierigkeiten, die seinem Wunsche im Wege standen, wäre verhindert worden. Zu diesem Ende ist der Brief vom März 1795 producirct, dem eine Proposition und Application an einige seiner Creditoren vorhergegangen seyn muſs. Der Brief, däucht mir, zeigt, daſs die Absicht tiefe Wurzel gefaſst hatte, und zeugt von einem sehnlichen Verlangen, die einzigen Schwierigkeiten, die der Absicht im Wege waren, zu heben. Er gewährt den conclusiven Grund, anzunehmen, daſs, wenn er ein freyer Mann gewesen wäre, und es ihm freygestanden hätte, zu gehen wohin er wollte, er sich lange vorher würde wegbegeben haben, und daſs er hier bloſs, wie er es nennt, als ein Geiſsel für seine Creditoren aus

Ehrgefühl, welches ihn achtungswürdig macht, zurückgehalten wurde. Den 9ten Sept. 1797 begab er sich wirklich weg. Ueber die Aufrichtigkeit der Absicht, dieses Land ganz zu verlassen, kann kein Zweifel geheget werden. Man kann unmöglich stärkere oder natürlichere Ursachen dafür angeben, und ich denke nicht daſs das Gericht Gefahr läuft, irgend eine betrügerische Absicht zu begünstigen, die hervorgesucht wird, um dem Drange des Augenblicks zu widerstehen, ohne daſs irgend eine ursprüngliche und bona fide Absicht dabey zum Grunde lag.

Das Schiff wurde unter Führung des Supercargos ausgeschickt und es ist gesagt, daſs Herr Hewlet seinen Auftrag überschritt. So weit geht das Affidavit nicht; aus demselben erhellt nicht, daſs der Agent nicht die Befugniſs hatte, eine solche Verbindlichkeit einzugehen. Indeſs bin ich der Meinung, daſs dieser Umstand ausgemacht ist, daſs sowohl Herr Johnson als sein Agent Herr Hewlet, der bey ihm auf dem Comtoir war und auf den Herr Johnson sich bezieht, in Hinsicht seiner immer geäuſserten Absicht, nach America zurückkehren zu wollen, dafür hielten, daſs, ehe die Reise geendigt seyn könnte, Herr Johnson in America seyn würde. Wenn man daher annehmen müſste, daſs die Illegalität der Reise als eine brittische

Transaction durch den Aufenthalt des Herrn Johnson in England sich ihnen dargestellt habe; so hätten sie Grund genug gehabt, zu schliefsen, dafs Herr Johnson sich würde entfernt haben. Bey dieser Ansicht der Sache, obgleich es gewifs ist, dafs ein Gevollmächtigter seinen Principal bey einem solchen Falle verpflichten würde; ist doch Grund genug da zu glauben, dafs der Agent aufrichtig genug und bona fide zu Werke ging und in der Erwartung, dafs Herr Johnson in America seyn würde.

Das Schiff kam wenige Wochen nach seiner Abreise an, und indem ich es als ausgemacht festsetze, dafs der National-Character des Herrn Johnson, als eines brittischen Unterthans, blofs in der Wohnhaftigkeit desselben begründet, und dafs er dadurch blofs erworben und begrenzt war; so mufs man annehmen, dafs in dem Augenblicke, wo er dem Lande den Rücken zuwandte, worin er gewohnt hatte, um nach seinem eigenen Lande zu gehen, er in dem Act begriffen war, seinen ursprünglichen Character wieder anzunehmen, und dafs er als ein Americaner zu erachten sey. Der Character, der durch Wohnhaftigkeit erworben ist, cessirt eben dadurch. Es ist ein additioneller Character, der dem Menschen von dem Augenblicke nicht länger anklebt, da er sich bona fide

in Bewegung setzt, ein Land sine animo revertendi zu verlassen. Die Gerichte, welche dieses Princip anzuwenden haben, haben es auf beiderlei Weise gethan, ungünstig in einigen, günstig in anderen Fällen. Dieser Mann hatte wirklich das Land verlassen. Stärker war noch der Fall des Herrn Cortissos. Er war von Geburt ein Britte, der in Suriname und St. Eustachius gewohnt hatte, und in der Absicht, nach diesem Lande zurückzukehren, jene Gegenden verliefs. Allein er kam nicht weiter als nach Holland, dem Mutterlande dieser Colonien, als der Krieg ausbrach. Die Lords of Appeal determinirten, dafs er in itinere gewesen sey, dafs er sich in Bewegung gesetzt habe und in Verfolg seines ursprünglichen brittischen Characters gewesen sey, und als ein solcher wurde er für berechtigt erachtet, die Restitution seines Eigenthums zu verlangen. So war auch dieser Herr Johnson in Verfolg seines ursprünglichen americanischen Characters, und ich denke, es kann kein Zweifel darüber seyn, dafs sein Geburts-Character in einem hohen Grade, wesentlich und nicht blofs scheinbar oder gelegentlich und blofs in Hinsicht dieses Reclams wieder aufgeweckt war, und deshalb werde ich das Schiff frey geben.

Herr Robinson sagt über den Fall von Cortissos noch folgendes:

Der Befehl zu Repressalien gegen Holland emanirte im December 1780. De snelle Seylder wurde den 1sten Januar 1781 genommen. Herr Cortissos war 1766 nach Suriname gegangen und von da nach St. Eustachius, wo er bis 1776 verblieb. Von da ging er nach Holland, seine Rechnungen abzuschliefsen, und mit der Absicht, wie man sagte, nachmals nach England zurückzukehren, um sich daselbst für seine übrige Lebenszeit niederzulafsen. Allein er kam erst den 27sten Aug. 1781 nach England zurück. Schiff und Ladung waren in der Admiralität als holländisches Eigenthum (wie es im Appellatorio hiefs) den 5ten März und 10ten Aug. 1781 condemnirt worden, ohne dafs Herr Cortissos dies wufste.

Einige andere Reclame, nämlich betreffend das Schiff Jalousie und die Vrouw Maria, Capitain Radau, kamen den 19ten Febr. 1782 in der Admiralität vor, und wurden, nachdem die Umstände seiner Situationen vollständig dargethan waren, zu seiner Gunst entschieden, ehe die Decision der Lords in Betref des Schiffes de snelle Seylder erfolgte.

Den 5ten März 1800 kam die Sache in Betreff der Ladung des Schiffes the Indian Chief vor, die für

Herrn Millar, einen angeblich americanischen Bürger, der als americanischer Consul in Calcuta wohnhaft war, reclamirt wurde. Auf Seiten der Captoren behauptete der Königs-Advocat, daſs Herr Millar sehr lange in Calcuta ansäſsig gewesen, daſs er von dem Supercargo (in Antwort auf die 12te Frage) als der alleinige Eigenthümer der in einer feindlichen Colonie angekauften Ladung angegeben worden wäre, und daſs aus diesem Grunde sein Reclam nicht gelten könnte.

Arnold und Laurence führten von Seiten des Reclamanten an: Man behauptet nicht, daſs ein Mann, der in einem fremden Lande lebt und Handlung daselbst treibt, durch den von einem anderen Lande erhaltenen Consul-Character privilegirt oder geschützt wird; daſs sein National-Character nicht durch den Ort wo er wohnhaft ist, bestimmt wird. Allein in diesem Falle entsteht eine wichtigere Frage, zu Folge der von Seiten des Herrn Millar behauptet wird, daſs er den brittischen Character durch seine Wohnhaftigkeit in Calcuta nicht erlange. Um eine Person mit dem aus der Wohnhaftigkeit hervorgehenden Nationalcharacter zu bekleiden, ist es nothwendig, daſs ein solcher Wohnort in den Grenzen der Jurisdiction des Landes seyn muſs. In dieser Hinsicht ist ein we-

sentlicher Unterschied zwischen einem Aufenthalte in Calcuta und einem Aufenthalte innerhalb des Gebietes eines souveränen Staats in Europa. Die Oberherrschaft und die Souveränitätsrechte von Calcuta hat sich unser Gouvernement nie zugeeignet, selbst nicht durch die ostindische Compagnie, welche die Einkünfte dieser Länder besitzt. Was sie besitzen, haben sie als eine Art Lehn unter dem Mogul, bey welchem die Souveränität noch befindlich ist, und dies Land ist immer sehr sorgsam und delicat darin gewesen, in öffentlichen Instrumenten den Gebrauch von Ausdrücken zu vermeiden, welche in irgend einem Grade gegen die souveränen Rechte militiren könnten.

Hier fragte das Gericht: Giebt es nicht eine Entscheidung der Kings bench, daſs unsere Navigations-Gesetze sich auf die Niederlassungen in jenen Ländern erstrecken, und wurde es nicht für nothwendig erachtet, eine Parlamentsacte zu erlassen, um Schiffe, die wegen einer Verletzung dieser Gesetze angehalten waren, freyzulassen?

Der Anwald entgegnete: „Was brittische Unterthanen betrifft, so kann man dies bona fide einräumen, ohne dadurch zuzulassen, daſs der Vertheidigungsgrund deshalb geschwächt werde. Brittische Unterthanen können nichts besitzen, worüber die

brittische Regierung nicht eine Souveränität und Obermacht besitzet, und die Handlungsanordnungen in Betreff brittischer Unterthanen mögen daselbst eben so umfassend und anwendbar seyn, wie hier. Dies ist zu allen Zeiten gleich vom Anfange an da so gewesen, selbst wie wir nur als Zemindars ein Fort oder eine Factorey daselbst besafsen. Allein die Quästion, welche die Wohnhaftigkeit eines Fremden daselbst betrift, ist sehr von der verschieden, die hauptsächlich auf der Qualität eines ursprünglich englischen Kaufmannes beruhet, der sich daselbst unter der unmittelbaren Protection und Regulation seines eigenen Landes niederläfst. In beyden Fällen mufs eine Local-Unterwürfigkeit Statt finden, was den öffentlichen Frieden und die Grundsätze der bürgerlichen Gesellschaft betrift. Wenn ein Fremder den öffentlichen Frieden bricht; so würde er der Local-Obrigkeit des Ortes unterworfen seyn; allein dadurch würde er eben so wenig einen National-Character acquiriren, als die Einwohner Ostindiens, die in unseren Niederlassungen leben. Sie acquiriren keinen brittischen Character dadurch, dafs sie in unseren Niederlassungen leben, noch sind sie strafbar nach brittischen Gesetzen. Wie kann man denn sagen, dafs der Fremde von einer anderen Nation viel eher

einen National-Character acquiriren könne, als die Eingebornen dieses Landes? Die Dänen, die keine Colonien, sondern blofs eine Factorey daselbst haben, leben, wie es notorisch ist, im Lande zerstreut umher, ohne dafs sie dadurch den brittischen Character acquiriren. Die Americaner scheinen noch besonders von der Wohlthat, daselbst wohnhaft seyn zu können, durch den 15ten Artikel des Tractats von 1794 ausgeschlossen zu seyn, und es würde daher offenbar ungerecht seyn, sie allen Unbequemlichkeiten einer Wohnhaftigkeit daselbst zu unterwerfen, ohne ihnen irgend einen Vortheil davon zukommen zu lassen. Was die besondere Lage dieses Herrn zu Calcuta betrifft; so mufs man noch ferner bemerken, dafs dieselbe wesentlich von der Lage der Consuln verschieden ist, die in dem Lande, wo sie angestellt sind, Handlung betreiben. Herr Millar scheint mit dem Handel zu Calcuta in keiner Verbindung zu stehen. Er lebte daselbst blofs als eine officielle Person, die in dem Handel dieses Landes nicht engagirt war. Er hatte sicher Befugnisse genug, von da aus Befehle in Hinsicht von Handelsspeculationen, die in andern Gegenden ausgeführt werden sollten, zu ertheilen. Wenn man ihn auch für einen Americaner annimmt, so ist eine zweyte Frage aufgeworfen, ob

er nicht nach der Cabinetsordre zu beurtheilen sey, welche den Neutralen bloſs erlaubt, von den feindlichen Colonien nach ihren eigenen Häfen zu handeln, und ob dieser Befehl nicht sowohl die Niederlassungen in Ost- als in Westindien betreffe? Eine solche Auslegung geltend machen zu wollen, würde eine nicht zu rechtfertigende Ausdehnung des Sinnes dieser Verordnung seyn. Die Worte besagen: „Inseln und Niederlassungen." Allein man muſs sich erinnern, daſs dieser Befehl auf zwey andere vorhergehende folgte, die sich bestimmt auf die Westindischen Inseln bezogen. Nachdem Holland und Spanien feindlich geworden waren; so bezog sich der Ausdruck Inseln nicht correcte auf ihre Colonien in Westindien, und deshalb wurde der Ausdruck geändert, aber ohne daſs man deshalb Grund hat, behaupten zu können, daſs derselbe beabsichtige, Neutrale zu verhindern, einen Handel von Ostindien aus nach anderen Gegenden, als ihrer Heimath, zu betreiben.

Beruht dies auf einem allgemeinen Princip? Ist dieser Handel auf immer in Friedenszeiten verboten? Das Princip der Restriction des ostindischen Handels bestand darin, daſs derselbe, so weit es der Handel dieses Landes ist, bloſs einer Compagnie allein erlaubt seyn sollte; allein dieses schlieſset andere Nationen

daselbst vom Handel nicht aus. Ein Verbot der Art blofs durch eine Auslegung der letzten Cabinetsordre in Praxis einschleichen zu lassen, die selbst blofs an die Stelle zweyer vorhergehenden substituirt wurde, (welche zu Folge ihrer Ausdrücke eine solche Auslegung verneinen) ist eine Anmafsung, der das Gericht keine Sanction geben wird.

Replicando sagte der Königsadvocat unter andern hierauf: „Es war unnöthig, dafs man in eine haarkleine Untersuchung sich einliefs, wem die Souverainität jener Gegenden angehöre. Es würde hinreichend seyn, wenn daselbst ein Imperium in imperio vorhanden wäre, wodurch der National-Character derjenigen, die unter demselben lebten, bezeichnet würde. Die Souveränität der brittischen Nation aber ist so unbeschränkt über diejenigen, die unter ihrer Protection daselbst wohnen, dafs sie derselben das Recht über Leben und Tod giebt. Bey ihr war Herr Millar accreditirt, und nicht bey dem Mogul. Da er unter Engländern lebte und unter ihrer Protection; so war er nothwendig eben sowohl als alle anderen daselbst wohnenden Engländer denselben Gesetzen unterworfen. — Diese Gesetze verboten den Handel zwischen brittischen Unterthanen und den Feinden. Es kam ein Fall in dem letzten Kriege vor,

nämlich der Fall von Raphael Mobareck, der von den Lords den 10ten May 1792 entschieden wurde, welcher bey den Umständen des gegenwärtigen Falles conclusiv zu seyn scheint. Bey demselben betraf die Quästion das Eigenthum eines Mannes, der in der holländischen Factorey zu Cochin lebte, und man hatte behauptet, daſs er als ein Unterthan des Raja von Cochin müſste betrachtet werden. Allein die Entscheidung der Lords of Appeal hat sein Eigenthum condemnirt, als das Eigenthum eines Mannes, der in einer holländischen Factorey lebte, und der deswegen auch als ein Holländer erachtet werden müſste.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Dies ist der Fall einer Ladung, die in dem Hafen von Cowes angehalten ist, wo das Schiff eingekommen war, um seine letzten Ordres zu empfangen. Seine angegebene Bestimmung war nach Hamburg. Die Ladung wird als das Eigenthum des Herrn Millar reclamirt, der als der americanische Consul in Calcuta angegeben wird. Die Eigenthumsbeweise sind nicht genügend und deshalb muſs fernerer Beweis gefordert werden, wenn es nothwendig erachtet werden sollte, die Sache in Hinsicht dieses Gesichtspunctes zu beseitigen. Allein die Captoren sind gewilligt, die Hinlänglich-

keit des gegenwärtigen Beweises zuzulassen, um die Entscheidung des Gerichts über gesetzliche Puncte zu erhalten, wovon sie behaupten, daſs sie gegen den Reclam decisive sind, wie sie auch in Facto unterstützt werden mögen. Von Seiten des Reclamanten sind viele Gründe aufgestellt. Man hat mich zuerst daran erinnert, daſs er ein americanischer Consul sey, obgleich man nicht distincte behauptet, daſs der Character des Consuls ihn schütze; noch hätte dies schicklicher oder wirksamer Weise geschehen können, da es ein in diesem Gerichte vollkommen bestimmter Grundsatz ist, daſs der Character eines Consuls den mit ihm in einer Person vereinigten Character eines Kaufmanns nicht beschütze. Dies wurde mit feierlichen Gründen durch die Lords in dem Laufe des letzten Krieges in den Fällen des Herrn Gildemester, des portugisischen Consuls in Holland, entschieden, und in den Fällen des Herrn Eykellenburg, des preuſsischen Consuls in Vlieſsingen. Diese Fälle wurden im Anfange dieses Krieges wieder ins Gedächtniſs zurückgerufen durch den Fall des Herrn Fenwick, des americanischen Consuls in Bourdeaux, in Betreff des Schiffes Pigou, entschieden durch die Lords den 18ten July 1797. Zum Behuf des Letzteren versuchte man zu Gunsten der americanischen Con-

suln eine Distinction zu machen, da diese Herren nicht gewöhnlich zu den in fremden Ländern wohnhaften Kaufleuten gerechnet, sondern specialiter von America delegirt und nach Europa gesandt werden, hauptsächlich blofs in consularischer Eigenschaft. Allein nicht blofs in diesem Falle, sondern auch in dem Falle des Sylvanus Bourne, des americanischen Consuls in Amsterdam, in Betreff seines Schiffes Orion, Capitain Cushing, entschieden den 24sten März 1797, wo man dieselbe Distinction machte, hielt man dafür, dafs, wo die americanischen Consuln den Versuch machten, sich in Handelsspeculationen einzulassen, nicht mehr Grund vorhanden wäre, ihrem mercantilen Character die Wohlthat ihres Amts-Characters zu geben, als in jedem anderen Falle dieser Art. In dem Augenblicke, da der Consul sich in Handels-Speculationen engagirte, cessirte der angebliche Grund einer solchen Distinction. Die ganze Quästion ist daher so sehr erlediget und abgemacht, als nur irgend eine legale Frage es seyn kann.

Ein anderes Capitel ist vielmehr nur berührt, als dafs es förmlich zur Sprache gebracht wäre, dafs nämlich Herr Millar kein eigentlicher Kaufmann sey. Allein es ist ganz immateriell, ob er ein eigentlicher Kaufmann war oder nicht. Denn wenn dies auch

selbst seine erste Unternehmung war; so muſs er doch in dieser Transaction als ein Kaufmann genommen werden, und man kann ihn in keinem anderen Character betrachten. Ein 3ter Grund ist, daſs der Handel nicht directe auf Batavia ging, sondern daſs das Schiff auf Tranquebar versegelte und daselbst eine Ladung auf Batavia einnahm, mit deren Provenu die jetzige Ladung gekauft und für Rechnung dieses Herrn eingenommen wurde. Allein die bloſse frühere Interposition eines neutralen Hafens kann die Natur des Vergehens nicht ändern, welche darin besteht, daſs die Ladung, die jetzt im Streit ist, in einem feindlichen Hafen eingenommen wurde. Wenn Herr Millar als ein brittischer Kaufmann angenommen werden muſs; so wird die Ausreise immateriel seyn, und der Umstand, daſs die Ladung quästionis in einem feindlichen Hafen angekauft wurde, wird hinreichend seyn, dieselbe der Strafe der Confiscation zu unterwerfen. Ein anderer Grund ist daher genommen, daſs er nicht innerhalb des brittischen Territorii wohnhaft sey, weil der Souverain dieses Landes nicht in Possession von Bengalen mit demselben Herrscherrechte ist, welches der Mogul besitzt. In dieser Hinsicht hat man behauptet, daſs der König von Groſsbrittanien die brittische Possession in Ostindien nicht mit dem

Rechte der Souverainetät besitze, und dafs daher der Character brittischer Kaufleute nicht nothwendig auf Fremde hafte, die daselbst örtlich (locally) wohnhaft wären. Allein wenn ich auch annehme, dafs eine solche Obersouverainität wirklich und solide dem Mogul zukäme, und dafs man nicht erachten könne, dafs Grofsbrittanien Souverainitätsrechte daselbst besitze; so mufs man doch noch immer bedenken, dafs, wenn auch selbst nur eine blofse Factorey in den östlichen Theilen der Erde angelegt ist, europäische Personen, die unter dem Obdache und der Protection dieser Etablissements Handlung treiben, erachtet werden, als erhielten sie ihren National-Character von der Association, in welcher sie leben und in welcher sie ihre Handlung betreiben. Es ist eine Regel des Völkerrechtes, die specialiter auf diese Länder geht und von dem verschieden ist, was gewöhnlicher Weise in Europa und in dem westlichen Theile der Erde gilt, wo die Menschen ihren dermaligen National-Character von dem allgemeinen Character des Landes erhalten, in welchem sie wohnhaft sind. Diese Distinction entsteht aus der Natur und den Gewohnheiten der Länder. In den westlichen Theilen der Erde vermischen sich fremde Kaufleute mit den Einwohnern des Landes; der Zugang und Eintritt in ihre Gesellschaft

ist erlaubt, und sie werden bey ihnen vollkommen incorporirt. Allein im Osten ist von den ältesten Zeiten ein unvermischbarer Character aufrecht erhalten. Fremde werden nicht in die allgemeine Masse und den Bestand der Gesellschaft und der Nation zugelassen; sie bleiben blofs Fremde und Anwesende, wie alle ihre Vorfahren es waren. „Doris amara suam non intermiscuit undam.“

Man hat dafür gehalten, dafs, indem sie in Folge der Obersouverainität des Landes keinen National-Character erwürben und unter keiner anerkannten Auctorität ihres ursprünglichen Landes Handlung trieben, sie ihren dermaligen Character von der Association oder der Factorey, unter deren Protection sie lebten und ihre Handlung betrieben, derivirten.

In Hinsicht der Etablissements in der Türkey wurde es in dem letzten Kriege in dem Falle des Herrn Fremeaux, betreffend das Schiff twee Frienden, Capitain Angel, den 12ten July 1784 von den Lords erklärt, dafs ein Kaufmann, der in Smyrna unter Protection des holländischen Consuls Handlung betriebe, als ein Holländer zu betrachten sey, und in dem Falle wurde das Schiff und die Waaren, welche Herrn Fremeaux zugehörten, die nach Erlassung der Repressalien gegen Holland genommen waren, als

feindliches Eigenthum condemnirt. *) Dasselbe findet in Betreff von China, und ich mögte sagen, des ganzen Osten Statt. Personen, die einmal in einer Factorey zugelassen sind, kennt man nicht mehr in ihrem ursprünglichen National-Character, und da sie nicht zugelassen werden, den Character des Landes zu assumiren; so wird blofs in dem Character der Association oder Factorey Rücksicht auf sie genommen. Ein Fall den man oben berührt hat, in welchem Lord William Murray interessirt war, als der Agent, der für Herrn Cohen reclamirte, bestand darin: Ein Jude,

*) Das Affidavit von Herrn Fremeaux besagt, dafs er zu Smyrna geboren, und immer, mit Ausnahme einer kurzen Reise nach Frankreich, daselbst wohnhaft gewesen sey; dafs das Schiff und die von ihm reclamirten Waaren sein Eigenthum wären, dafs keiner von Sr. Majestät Feinden irgend einen Antheil darin hätte, und dafs er nie ein Mitglied irgend einer in Smyrna oder in irgend einem andern Theile des ottomanischen Reiches etablirten holländischen Factorey oder Compagnie gewesen. — Das Schiff war von Amsterdam nach Smyrna unter holländischer Flagge unter Segel, mit einem holländischen Pafs und Papieren versehen, weil Herr Fremeaux unter Protection des holländischen Consuls seine Handlung betrieb.

der in der holländischen Niederlassung unter der Souverainität des Raja von Cochin an der Küste Malabar lebte, erhob einen Reclam als Unterthan des Raja von Alt-Cochin. Allein die Lords of Appeal erachteten ihn für einen Holländer, und ich erinnere mich dessen noch ganz wohl, daſs in dem letzten Falle des Herrn Constant de Rebecque es die Meinung der Lords, nämlich in dem Falle betreffend das Schiff Etrusco, den 8ten Dec. 1798 war, daſs, obgleich er ein Schweizer von Geburt und kein Franzose war, er dennoch, wenn er fortgefahren hätte, in der französischen Factorey in China Handlung zu betreiben, welche er glücklicher Weise für ihn vor der Wegnahme des Schiffes verlassen hatte, er den Folgen unterworfen gewesen seyn würde, für einen Franzosen erachtet zu werden. Ich bin indeſs geneigt anzunehmen, daſs diese Betrachtungen unnöthig sind, weil, obgleich man bisweilen aus politischen Gründen die Souverainität des Moguls hervorsucht, dieselbe doch nur als ein Phantom existirt. Man bezieht sich darauf keineswegs in Hinsicht der wirklichen Regulationen unserer Etablissements. Dies Reich übt daselbst das Recht aus, Krieg und Frieden zu erklären, welches zu den stärksten Beweisen von wirklicher Souverainität gehört, und wenn man bisweilen die hohe, ich mögte sagen,

überirrdische Souverainität von den Wolken herunterbringt, als wenn es blofs in politischer Hinsicht wäre; so hat dies doch keinen Einflufs auf die wirkliche Auctorität, welche dieses Land und die ostindische Compagnie in Geschäften dieses Landes daselbst mit vollkommener Wirksamkeit ausübt. Das Landesverraths-Gesetz würde, glaube ich, daselbst alle Anwendbarkeit finden, in Betreff der daselbst lebenden Europäer. Es heifst nichts gesagt, anzuführen, dafs einige besondere Theile unseres Civilcodex nicht auf die religiösen und bürgerlichen Gebräuche der eingebornen Mahomedaner oder Hindus Anwendbarkeit haben, und dafs man es ihnen in dieser Hinsicht frey läfst, unter ihren eigenen Gesetzen zu leben. Ich sage, dies gewährt keine Exception. Denn was einländische Regulationen betrifft; so haben wir in unserem eigenen Lande eine eigene Secte, die Juden nämlich, die in Erbschafts- und anderen wichtigen Sachen zu Folge ihrer eigenen speciellen Gesetze beherrscht werden, und folglich nicht ganz nach unseren statutarischen Gesetzen, von welchen einige auf sie ganz unanwendbar sind. Es ist übrigens auch bemerkenswerth, dafs unsere eigenen Parlamentsacten und öffentlichen Verträge in den letzten Zeiten durchaus nicht scrupulös waren, das Land quästionis als brittisches Territorium

zu beschreiben. In dem americanischen Tractat kommen die besonderen Ausdrücke vor:

„Dafs die americanischen Bürger in allen grofsen und kleinen Seehäfen des brittischen Territorii in Indien zugelassen und gastfreundschaftlich aufgenommen werden sollen.“ Der letzte Fall in der Kings bench, Wilson contra Marryat, der sich auf die Interpretation dieses Tractates bezog, und aus welchem es erhellt, dafs das Gericht geneigt gewesen ist, anzunehmen, dafs die Navigationsacte sich auf unsere Besitzungen in Indien bezöge, veranlafste eine Parlamentsacte, in welcher der Ausdruck: „brittisches Territorium,“ aus dem Tractat entlehnt ist. Es ist gleichfalls eine allgemeine Acte, nämlich die Acte 37. G. III. cap. 117 vorhanden, in Betreff der Zulassung neutraler Handelnden in Indien, welche bestimmt dieselben Ausdrücke gebraucht, indem die Acte erwähnt:

“Demnach es dienlich ist, dafs Schiffe und Fahr-
„zeuge aus Staaten und Ländern, die mit Sr. Ma-
„jestät in Freundschaft stehen, zuzulassen sind, um
„Güter und Waaren in das brittische Territorium in
„Indien zu importiren und von da zu exportiren —“

Es ist überdies eine sehr wesentliche Frage in dieser Sache: an wen war das Creditiv dieses Herrn als Con-

sul addressirt? Sicher an das brittische Gouvernement oder an die ostindische Compagnie. Welches ist die Lage eines sich daselbst aufhaltenden fremden Kaufmannes? Aus Attention auf die Darstellung eines Herrn, (Sir W. Scott zielte damit auf Dr. Laurence, einen der Anwälde für den Reclamanten) dessen Studium sich vorzüglich auf Gegenstände, die mit Ostindien Verbindung haben, bezog, habe ich bey einer Person von der gröſsten Auctorität in Hinsicht dieser Materie,*) die gerade von der obersten Richterstelle in jenem Lande zurückkehrt, Nachfrage angestellt, und das Resultat davon ist, (wie ich es denn vorher nach allgemeinen Principien auch sicher erwartete) daſs ein fremder daselbst wohnhafter Kaufmann gerade in derselben Lage mit dem brittischen Kaufmanne, denselben Verbindlichkeiten unterworfen sey und dieselben Pflichten auf sich habe, und derselben gemeinschaftlichen Auctorität brittischer Tribunäle unterworfen sey.

Man hat gesagt, daſs es für Herrn Millar hart sey, daſs er in demselben Augenblicke die Nachtheile eines brittischen Unterthans dennoch empfinden sollte, wo er keinen Vortheil von dem brittischen Character

*) Sir Robert Chambers.

erndten könnte. Ich pflichte dieser Darstellung nicht bey, da er wirklich, was seine Person und seinen Handel betrifft, die Wohlthat brittischer Waffen und brittischer Gesetze durch die brittische Administration dieses Landes geniefset. Er mag einigen, diesen Etablissements eigenen Limitationen seines Handels unterworfen seyn, die in Europa nicht Statt finden würden. Allein er mufs seine Situation mit allen Pflichten derselben annehmen, und unter denselben ist die Pflicht, nicht mit den Feinden des Landes zu handeln.

Ich bin daher der Meinung, dafs er als ein brittischer Kaufmann zu erachten, und dafs sein Eigenthum als das Eigenthum eines brittischen Kaufmannes, welches im Handel mit dem Feinde ergriffen wurde, der Condemnation unterworfen sey.

Ich bin in der Nothwendigkeit, diesen Ausspruch zu thun, und diese Güter als Droit und Perquisites der Admiralität, da solche in einem Hafen angehalten und genommen sind, zu condemniren.

Wenn die Parthey denkt, dafs ich zu Folge eines falschen Gesetzprincipes entschieden habe; so mag sie appelliren und sich an ein höheres Tribunal wenden; oder wenn sie glaubt, dafs das gesetzliche Princip in diesem speciellen Falle mit ungewöhnlicher Härte

seine Wirkung äufserte; so wird ihr, da das Eigenthum als Droit of Admiralty condemnirt werden mufs, die Wohlthat freystehen, sich an die Krone wenden zu können, welche allein die Macht besitzt, zu bestimmen, wie weit aus einer billigen Politik oder Privat-Nachsicht die Strenge des gesetzlichen Princips bey den speciellen Umständen des Falles zu relaxiren und zu mildern sey.

In dem, den 12ten Aug. 1801 von den Lords entschiedenen Falle, das Schiff Angelique, Capitain Streng *) betreffend, kamen Umstände einer sehr besondern Art in Hinsicht des National-Characters in Erwägung. Es war der Fall eines Schiffes und einer Ladung, welche auf einer Reise von Madras nach Manilla genommen, und von armenischen Kaufleuten, die in Madras wohnten, reclamirt wurde. Auf Seiten der Reclamanten wurde gesagt: dafs ein Handel dieser Art bey dieser besondern Classe von Kaufleuten mit Wissen und Erlaubnifs des Gouvernements von Madras betrieben würde, und dafs dieser Handel auch in vorigen Kriegen specialiter durch die Oberbeamten der Ostindischen Compagnie in Indien, und durch den spanischen Gouverneur in Manilla

*) Robinsons Reports 3ter Band 1ster Theil im Append.

wäre privilegirt worden. Es erhellte auch, dafs eine nachherige Erlaubnifs von Lord Clive, Gouverneur zu Madras, und von dem General-Gouverneur Lord Mornington, an die Reclamanten in diesem Falle zur Betreibung eines ähnlichen Handels erfolgte, und bey der Bitte um diese Erlaubnifs hiefs es, dafs es Usance gewesen wäre, den Handel auf die Weise zu betreiben, ohne das Gouvernement um Rath zu fragen; allein dafs man jetzt darum bitte, weil die Angelique genommen sey. Man führte ferner ein juristisches Gutachten des General-Sachwalters zu Madras an, welches mit einem Certificat der Lords Mornington, Clive, und der Mitglieder des Raths von Madras begleitet war, welche darin ihre Meinung über die Legalität dieses Handels abgaben, und dem Vice-Admiralitätsgericht auf dem Vorgebürge der guten Hoffnung die aufserordentliche Härte dieses Falles vorstellten.

Nachdem die Lords of Appeal die Sache von allen Seiten hatten erwägen hören, (after a full hearing) so waren sie der Meinung, dafs zu Folge des allgemeinen Gesetzprincips alle Fremde, die innerhalb des brittischen Gebietes wohnten, sich sämmtlich den Verpflichtungen brittischer Unterthanen unterzögen, dafs nichts vorhanden wäre, diese besondere Classe von Kaufleuten in legaler Hinsicht von der allgemei-

nen Regel zu unterscheiden, daſs, was auch für Zweifel darüber obwalten mögten, ob nicht die ostindische Compagnie in Folge ihrer Octroy in inländischen Kriegen, die daselbst entstehen, die Operationen des Krieges so weit relaxiren dürfte, um dadurch den Handel von einzelnen Individuen mit dem Feinde freyzugeben, sie ohne Zweifel diese Macht nicht in Hinsicht eines mit dem allgemeinen und dem Reichsfeinde der Krone Groſsbritanniens geführten Handels haben könnte — daſs es in dieser Hinsicht unnütz seyn würde, den Reclamanten mit dem erbotenen Beweise zuzulassen, daſs der Gouverneur des Rathes in Indien diesen Handel stillschweigend und ausdrücklich erlaubt habe. Das Gericht schien es zuzulassen, daſs der Handel quaestionis in staatswirthschaftlicher Hinsicht ein sehr lucrativer Handel sey, da er das Mittel war, wodurch man das von den armenischen Kaufleuten für die Manufacturwaaren der Compagnie in Manilla erhaltene Silber nach China verführen konnte, wo es als ein Fond für den Ankauf der ostindischen Compagnie verbraucht wurde. Sie dachten, daſs aus dieser Rücksicht vielleicht Gründe vorhanden wären, um in Zukunft für diesen Handel besondere Regulative zu machen. Allein, da sie der Meinung waren, daſs es bloſs in der Macht der Krone sey,

Krieg zu erklären, es auch bloſs bey dieser Auctorität beruhe, von den Operationen desselben zu dispensiren. Sie affirmirten daher die Sentence des Vice-Admiralitätsgerichtes und condemnirten Schiff und Ladung, als das im Handel mit dem Feinde genommene Eigenthum brittischer Unterthanen.

Allein da das Gericht die Ueberzeugung von dem bona fide Betragen der Partheyen hegte und da es erachtete, daſs dieselben zu einem Fehler in Folge eines in Indien selbst bey den Personen der Regierung allgemein herrschenden Irrthums verleitet wären; so befahl es, daſs die Kosten des Processes aus dem Ertrage der Ladung bezahlt werden sollten.

In dem Falle des Schiffes Vriendshap, Capitain Barends,*) behauptete der Reclamant ein Däne zu seyn.

Der Advocat des Captors aber erwiderte dagegen, daſs, obgleich er sagte, aus Hooge zu seyn, in seiner eigenen Aussage in der Fortuna, Capitain Tadsen, von welchem Schiffe er Rheder und Capitain war, es erhelle, daſs er beständig beschäftigt gewesen sey, von und nach Holland zu schiffen.

Laurence sagte dagegen auf der anderen Seite:

„daſs es zu Folge der Regeln über Beweisführung

*) Robinson's Reports 4ter Band pag. 166.

nicht zuläfsig sey, Depositionen aus anderen Fällen zu produciren, und dafs es noch um so mehr unzuläfsig sey, sich blofs auf sie zu beziehen, ohne sie zu produciren.“

Der Richter bemerkte: „Die Depositionen, auf die man sich bezogen, rührten von dem Reclamanten selbst her. Ich denke daher, dafs sie gebraucht werden können, nicht als entscheidend über diesen Fall, sondern als solche, welche nicht unschicklicher Weise mit denjenigen, welche dieser Fall gewährt, in Verbindung zu bringen sind.“

Nach eingezogenem Resultate der Beweisthümer folgte diese Entscheidung.

So lange wie dieser Mann in der holländischen Navigation beschäftiget war, ist er als ein Holländer anzusehen, und dies nicht blofs in Hinsicht des individuellen Schiffes, in welchem er angestellt war, sondern auch in Hinsicht anderer ihm gehöriger Schiffe, die keinen verschiedenen Nationalcharacter führten. Ich will nicht gesagt haben, dafs wenn er ein Handlungshaus in Hooge etablirt gehabt, von welchem aus er einen Handel nach den anderen Häfen des Nordens führte, seine Beschäftigung in der holländischen Navigation nothwendiger Weise diesen besonderen und distincten Handel afficiren würde; allein ich denke,

dafs es seine Folgen im allgemeinen über seine Geschäfte verbreiten würde und über diejenigen Theile seines Eigenthums, die in einem Handel mögten angewandt seyn, der an und für sich selbst keinen distincten, ihm angehörigen Nationalcharacter hätte. Es erhellt, dafs dieser Mann nicht blofs in der holländischen Navigation angestellt war; sondern dafs er auch viel in Holland wohnte. Ein gelegentlicher Besuch in Altona oder Hooge kann nicht die Wirkung haben, seinen ursprünglichen neutralen Nationalcharacter zu continuiren. Es erhellt, dafs er im November 1797 nach Altona reisete. Im März 1798 ging er wieder dahin und kam im April zurück. Flüchtige Besuche wie diese nach seinem Geburtsorte, berechtigen ihn nicht, die Wohlthaten eines neutralen Characters zu behalten, gegen einen regelmäfsigen Gang einer Beschäftigung in dem Lande und dem Handel des Feindes. Eine solche Prätension würde gänzlich inconsistent mit den Regeln seyn, welche das Gericht verpflichtet ist aufzustellen, um Quästionen über das Domicilium zu entscheiden. Der ältere Theil der Geschichte des Schiffes in dem gegenwärtigen Falle ist von der Art, dafs er einen holländischen Character auf dasselbe in Folge der etablirten Grundsätze dieses Gerichtes drückt. Zu dem letzten Theile gehören

einige Reisen des Schiffes zwischen neutralen Häfen, die aber immer nicht hinreichen, um einen dänischen Character auf das Schiff zu drücken oder um zu verhindern, dafs dasselbe nicht als Eigenthum betrachtet wird, das mit keinem besonderen und distincten Nationalcharacter bekleidet ist. Man hat gesagt, dafs Herr Tadsen seit 1798 seinen Aufenthalt in Holland aufgegeben habe. Wäre dies, so mögte dies ein wesentlicher Umstand zu seiner Gunst seyn. Es würde sicher sehr befriedigend für das Gericht seyn, zu erfahren, wo Herr Tadsen seit seinem letzten Affidavit gewesen ist, und ich werde ihm eine Gelegenheit zur Auskunft zugeben.

Fernerer Beweis wurde erkannt.

Er wurde genügend geführt und das Eigenthum freygegeben.

In dem Falle des Schiffes Dree Gebroeders, Capitain van Dyck, *) sagte Sir William Scott den 25sten März 1802 über den Nationalcharacter des Herrn H. Grant:

„Bey der vorliegenden Sache kommt es hauptsächlich auf seinen Nationalcharacter an, über den schon in zwey früheren Fällen ist discutirt worden.

*) Robinson's Reports 4ter Band pag. 23.

Das Gericht erkannte in denselben Freigebung, und wenn die Umstände des gegenwärtigen Falles mit ihnen übereinstimmten; so würde ein gleiches Decret erfolgen; obgleich ich hier bemerken mufs, dafs die Betrachtung der vorigen Fälle mit so vieler Nachsicht und liberalen Constructionen in Hinsicht der Lage, in welcher Herr Grant sich damals befand, angestellt wurden, als der Zweck und die Regeln der Gerechtigkeit nur zulassen wollten. Wenn in der gegenwärtigen Transaction Umstände eingetreten seyn sollten, welche die Ansicht von Herrn Grants Character wesentlich von derjenigen verschieden machen würden, die derselbe zu Folge der damals davon gegebenen Beschreibung gewährte; so wird die Auctorität jener Fälle das Gericht nicht sehr afficiren.

Herr Grant ist in Grofsbrittanien geboren und liefs sich in America nieder, woselbst er bis 1798 einen ausgebreiteten Handel betrieb, zu welcher Zeit er in Europa nach England und nach Frankreich kam, um auf seine Schulden zu passen, und einiges, von den Franzosen genommenes Eigenthum zu reclamiren, wie auch um seine Frau, die sich in England der Erziehung ihrer Kinder wegen aufgehalten hatte, nebst denselben nach America zurückzuholen. Sein Affidavit besagt: „dafs er von dem Präsidenten der ver-

einigten Staaten wäre aufgefordert worden, das Commando eines gegen Frankreich bewaffneten Schiffes zu übernehmen; allein indem er dieses ablehnte, habe man ihn überredet, das americanische General-Consulat von Schottland zu übernehmen.“ In welcher Eigenschaft er nichts weiter gethan habe, als Deputirte zu ernennen. Es erhellt nicht, ob zu Folge seiner Ernennung in diesem Augenblick Deputirte in Thätigkeit sind. Wäre dieses, so würde solches ihn sehr mit den Folgen eines Aufenthaltes in England afficiren, so lange Personen in Amtsverrichtungen hier angestellt wären, die ihre Auctorität von ihm empfangen hätten.

Da die Franzosen alle americanischen Schiffe, die sie nehmen konnten, aufbrachten; so scheint es, daſs seine Frau es nicht gewagt habe, nach America zurückzukehren. Weshalb Herr Grant für sie ein Haus in diesem Lande miethete, und selbst im Februar 1800 nach Frankreich reisete, um Bezahlung für seine Schulden auszuwirken. Er blieb vom Februar bis July in Frankreich, und da er einen Theil seiner Gelder daselbst eingetrieben hatte, welchen er nicht directe remittiren konnte; so kaufte er dafür einige Prisenschiffe, die er nach diesem Lande, einige in Ballast, andere mit Lebensmitteln beladen, schickte. Zwey

von der letzteren Art wurden genommen, in diesem Gerichte zur Adjudication gebracht und freygegeben. Allein ein Umstand, der diese Fälle wesentlich von dem gegenwärtigen unterscheidet, ist der: dafs in jenen Fällen angegeben wurde, er habe sich in diese Transaction blofs eingelassen, um seine Fonds aus Frankreich zu ziehen und sie herzuschicken, um sie zu sammlen und mit nach America zu nehmen. Mit vielem Argwohn mufs man beständig solche Angaben aufnehmen; allein wenn es erhellt, dafs diese Transaction bona fide in solcher Absicht geführt wurde um nur das Eigenthum, welches die Zufälle des Krieges nach einem kriegführenden Lande gebracht haben konnten, herauszuziehen; so sind Fälle dieser Art berechtiget, mit Nachsicht behandelt zu werden. Ist dies ein solcher Fall? Ist dies der Fall eines neutralen Kaufmannes, der Eigenthum nach England sandte, woselbst er sich persönlich einige Zeit aufzuhalten gedachte? Welches sind die Umstände dieses Falles? Er scheint wieder in dem folgenden Jahre nach Frankreich gegangen zu seyn, um ausstehende Schulden einzucassiren. Ein Theil dieses Geldes wurde dazu verwandt, um diese nach Lissabon verschickte Ladung Butter anzukaufen, weil diese die Aussicht eines günstigen Marktes gewährte. Was ist dieses anders, als

eine freiwillige Speculation in dem Handel des Feindes? Dies ist nicht der Fall eines Mannes, der sein Eigenthum nach England hinzieht, sondern der es zu neuen Speculationen verwendet, und der in derselben Situation mit jedem anderen Kaufmanne des feindlichen Landes sich befindet.

Wenn der Nationalcharacter des Herrn Grant völlig auf's Reine gebracht wäre; so würde dieser Umstand allein den gegenwärtigen Fall unterscheiden und ihn aus der Reihe derjenigen Betrachtungen herausnehmen, welche Freigabe von dem Eigenthum dieses Herrn in 2 anderen Fällen erzeugten. Allein dies ist nicht alles. Es erhellte vorher, daſs er seine Connexionen mit dem Handel von America sehr beengte, da er aufhörte ein Grossirer daselbst zu seyn und seinen Handel auf die Verschiffung der Producte seiner eigenen Ländereyen beschränkte. Das Gericht fühlte damals einige Schwierigkeit, einen Mann in dieser Lage als einen americanischen Kaufmann ansehen zu können; indem ein Mann, der sich darauf beschränkte, bloſs die Producte seiner eigenen Ländereyen auszuschiffen, nicht in derselben Lage sich befindet, wie ein Grossirer, der durch sein Comptoir ein mercantiles Domicilium behält.

Jetzt erhellt es, daſs Herr Grant sein Haus in

America verkauft hat und nichts mehr daselbst besitzt, als Ländereyen, welche allein nie für hinreichend gehalten sind, ein Domicilium zu constituiren, oder den Nationalcharacter des Eigenthümers zu bestimmen, der nicht persönlich darauf wohnt, mit Ausnahme desjenigen Eigenthums, welches als unmittelbares Product der Ländereyen verschifft wird. Herr Grant scheint selbst nicht einmal eine definitive Intention gehegt zu haben, nach America zurückkehren zu wollen. Zwar sagt er, „dafs er Ordre gegeben habe, ein Haus für ihn zu bauen." Allein wann? Blofs dann erst, wenn die Baumaterialien zu ihrem gewöhnlichen Preise zurückgekehrt wären. Wer kann bestimmen, wann dies seyn wird? Unter den Umständen, unter welchen Herr Grant in diesem Falle erscheint, hängen seine mercantilen Verhältnisse mit America, wenn überhaupt welche Statt finden, an einem seidenen Faden. Gegenwärtige Transaction beabsichtigt es nicht, seine Fonds nach England zu remittiren und von da nach America; sondern ist eine unabhängige mercantile Speculation von Cherbourg nach Sevilla oder Lissabon. Er ist, denke ich, hier nicht berechtiget, in einem americanischen Character erachtet zu werden.

Es ist unnöthig für mich zu bestimmen: ob Herr Grant den Character eines englischen oder französischen

Kaufmannes habe. Es ist hinreichend, daſs ich den Ausspruch thue, daſs er nicht in dem Character eines neutralen americanischen Kaufmannes vor mir erscheint, und daſs er nicht zur Freigabe berechtiget ist.

Der Fall des Schiffes Hermann, Capitain Schröder, *) betraf eine Quästion über den Nationalcharacter des Herrn Rudolf.

Laurence behauptete für den Captor, daſs Herr Rudolf als ein englischer Kaufmann anzusehen sey, daſs er Compagnon eines Handlungshauses in London gewesen sey und daſs er bis 1796 pro persona in London gewohnt habe, daſs er noch immer Compagnon eines Londoner Hauses sey, an welches seine Ladung consignirt war; daſs er zur Zeit der Verschiffung persönlich den Reclam in diesem Gerichte angestellt habe; daſs man selbst nicht einmal angegeben habe, daſs die Verschiffung unter Ordres des Hauses zu Embden Statt gefunden hätte, und daſs, wenn man diese Distinction von Characteren zugestehen wollte; so würde man keine Mittel haben, den Handel brittischer Kaufleute mit dem Feinde zu verhindern.

Auf der anderen Seite behauptete Robinson, der sich auf das Affidavit bezog, in welchem die Ge-

*) Robinson's Reports 4ter Band pag. 228.

schichte von Herrn Rudolf enthalten war — dafs er als ein Kaufmann von Embden angesehen werden müfste, wo er domicilirt sey, wo seine Frau sich aufhalte, und woselbst er mit dem Character eines brittischen Consuls bekleidet sey. Dadurch dafs er um diese Stelle anhielt, traf es sich, dafs er in London anwesend war, da der Reclam eingegeben wurde. Er ist ein Deutscher von Geburt, hat einige Zeit in London gewohnt, sich jetzt aber nach seinem Geburtslande zurückbegeben. Seit der Zeit ist er von der Regierung als ein fremder Kaufmann erachtet worden, in dem Commissorium, welches ihm ertheilt war, die englische Armee in Holland mit Lebensmitteln zu versorgen. Er hat ein Handlungshaus in Embden und beschwört ausdrücklich: „dafs diese Verschiffung allein für Rechnung dieses Hauses Statt fand und dafs das Haus in London keinen Theil daran und keine Verbindung mit derselben habe.“ Für viele Importationen, welche das Londoner Haus während des Krieges gemacht hat, erhielt es Licences von der Regierung, und würde sicher nicht unterlassen haben, für diese Ladung eine Licence zu impetriren, wenn solche nicht bona fide für Rechnung des Herrn Rudolf, als eines neutralen Kaufmannes wäre. Was die Gefahr betreffe, dafs man den brittischen Kaufleuten einen Deckmantel

zugestehen würde, unter welchem sie mit dem Feinde handeln könnten; so müſste man sich dagegen hüten, nicht dadurch, daſs man überhaupt keine Distinction von Characteren zulassen wollte, sondern durch die Beweise die man in jedem einzelnen Falle über die Aufrichtigkeit und Realität des Geschäftes forderte. Es wäre neutralen Kaufleuten, die Handlungshäuser in feindlichen Ländern hätten, zugestanden worden, die Geschäfte derselben von den Unternehmungen von ihrem neutralen Domicilio aus zu trennen. Wenn man, was Connexion mit brittischen Kaufleuten betreffe, dieselbe Distinction abschlagen wollte; so würde dies heiſsen, Fremde abschrecken wollen, Verbindungen mit uns einzugehen.

Entscheidung.

Diese Quästion betrifft eine Entscheidung über einen Nationalcharacter, welcher, wie ich oft zu bemerken Gelegenheit gehabt habe, häufig auf feine Distinctionen begründet werden muſs. Ich bin geneigt anzunehmen, daſs die in dem Affidavit enthaltenen Umstände einen bona fide Reclam begründen, und daſs die Bilance zu Gunsten des Reclamanten ausschlägt. Das Affidavit besagt: „daſs er in dem Churfürstenthum Hannover geboren sey, daſs er von 1795 unter der Firma Rudolf und Dutton in London Hand-

lung getrieben habe, welche Societät 1798 aufgelöset wurde, zu welcher Zeit sein Haus die Firma Rudolf et Co. annahm und blofs aus Comparenten und H. Living bestand; dafs er 1796 mit seiner Frau London verliefs und sich nach Embden begab, wo er als Bürger aufgenommen wurde und seit der Zeit, mit Ausnahme einiger Geschäftsreisen nach England, wohnte; dafs er an diesem Orte für seine separate Rechnung Handlung betrieb, und dafs sein Haus in London nicht den geringsten Antheil an seinem dortigen Handel habe, dafs er im May 1801 am Bord dieses Schiffes 3000 Käse zu Amsterdam für seine eigene separat Rechnung verladen liefs und sie an sein Haus in London consignirte, ohne dafs dasselbe den geringsten Antheil daran hatte."

Zu Folge dieser Beschreibung ist sein persönliches Domicilium in Embden, wo er wohnt und ein Handlungshaus hat. Mit diesem Lande hat er blofs durch seinen Antheil in einem Handlungshause in London Verbindungen, welches als collateral und seinem Hause in Embden nachstehend angesehen werden mufs. Es kann nicht geläugnet werden, dafs er nicht von seinem Handlungshause in Embden aus Handlung mit dem Feinde betreiben darf, vorausgesetzt, dafs dieser Handel nicht seinen Ursprung in dem Londoner Hause hat, oder diesem Hause irgend ein Interesse verleiht.

Der Fall ist daher auf die Untersuchung der Thatsachen reducirt. Es ist ausdrücklich beeidiget, daſs diese Verschiffung für Rechnung des Hauses in Embden war; allein man hat gesagt, daſs er selbst zur Zeit der Verschiffung in London anwesend gewesen sey. Doch constirt dies nicht als Thatsache. Es erhellt bloſs, daſs er zufällig zur Zeit, wie der Reclam eingegeben wurde, hier war, und dies in einer Absicht, die stark auf einen beständigen Aufenthalt in Embden hindeutet. Wenn es auch als Thatsache constirte, so denke ich nicht, daſs ein Mann, der bey einer so zufälligen Gelegenheit in London ist, und der während seines hiesigen Aufenthaltes Ordres zu einer Verschiffung in einem feindlichen Lande für Rechnung seines Hauses in Embden ertheilt, dadurch sein Eigenthum zweifelhaft machen oder dasselbe der Gefahr aussetzen würde, als englisches Eigenthum, welches in dem Handel mit dem Feinde engagirt ist, erachtet zu werden. Es ist beeidiget worden, daſs das Londoner Haus, wenn es interessirt gewesen ist, Licence impetrirt hat, woraus, wie ich denke, bona fide gefolgert werden kann, daſs diese Transaction, die ohne einen solchen Schutz vor sich ging, bloſs für Rechnung seines Embdener Hauses sey.

Aus diesen Gründen bin ich geneigt anzunehmen, dafs er Restitution erhalten mufs.

In vielen Tractaten ist festgesetzt, dafs $\frac{2}{3}$ der Schiffsmannschaft eines neutralen Schiffes aus neutralen Menschen, die als solche legitimirt sind, bestehen müssen.

In dem Petersburger Tractat von 1801, Art. 7, ist festgesetzt, dafs die Hälfte der Schiffsmannschaft und der Capitain eines neutralen Schiffes, welches sich auf den Tractat berufen will, aus Landes-Eingebornen bestehen müssen.

Ein französisches Schiff aus Dieppe, von Limerick nach Rochelle bestimmt, hatte drey Holländer, die in Irland Kriegsgefangene gewesen waren, heimlich aufgenommen. Das Schiff war nachmals von den Engländern, die mit Holland im Kriege waren, genommen, und Schiff und Ladung in Folge einer königlichen Declaration vom 22sten Feb. 1664 von der Admiralität condemnirt worden. In einem Gutachten, welches Sir Leoline Jenkins über den Fall an seinen König gab, und in welchem er obige Entscheidung tadelte, sagte er sehr weise:

In den vielen neutralen Schiffen, die aufgebracht werden, trifft man oft ein einzelnes Individuum aus dem feindlichen Lande, aber selten werden mehrere

entdeckt. Der Grund ist, glaube ich, weil man befürchtet, daſs mehrere von ihnen eine Confiscation des Schiffes nach sich ziehen würden. Ich glaube auch, daſs die zum Erstaunen hohen Frachten für Schiffe nicht bloſs von den gewöhnlichen Gefahren der See herrühren, sondern weil es so wenig freie Matrosen und so wenig freie Schiffe giebt. Auf der anderen Seite dürfen die Holländer nicht hoffen, auſserhalb Landes ihr Brod zu verdienen, da kein freies Schiff sie aufzunehmen wagt. Weshalb ich allerunterthänigst Ew. Majestät bitte, es in Ueberlegung zu nehmen, ob nicht die Anzahl der Feinde in ihren Kriegsschiffen eine beträchtliche Vermehrung durch die Nothwendigkeit erhält, welche die Seeleute auf ihr eigenes Land beschränkt? Und folglich: ob nicht eine ausgedehntere den Neutralen in diesem Falle ertheilte Freiheit, die Holländer veranlassen würde, auf das Ausland ihre Augen zu richten, und einen Dienst zu verweigern, der so viele Beschwerden und so wenig Vortheil hat, als der Kriegsdienst auf ihren und französischen Schiffen, zu geschweigen, daſs Flandern und andere Gegenden, in denen jetzt die Handlung mehr blüht wie ehemals, werden gezwungen werden, verhältniſsmäſsig Seeleute aufzuziehen, da sie solche nicht miethen können.

Ueber die Grundsätze, wodurch der National-Character eines Capitains bestimmt wird, sagt Sir William Scott in dem Falle des Schiffes Embden, Capitain Meyer: *)

„Ich glaube, der Capitain hat kaum ein Recht, als preussischer Unterthan betrachtet zu werden. Er ist ein einzelner Mann, der kein Domicilium durch Familien-Verbindungen errichtet hat, und für seine eigene Person ist er beständig, ganzer zehn Jahre lang, für den Handel von Amsterdam nach Grönland gebraucht worden. Durch eine solche Beschäftigung ist er seines Nationalcharacters beraubt, und wird durch Adoption ein vollkommner Holländer."

In dem Falle Endraght, Capitain Bonker, **) äusserte Sir William Scott sich über den National-Character des Capitains und der Mannschaft wie folget:

„Die Matrosen, sie bestehen nun aus Niederländern oder nicht, sind alle in einem holländischen Hafen angenommen; den Capitain mufs ich als einen Holländer betrachten; denn obgleich er ein Däne von Geburt war, und obgleich er eine Frau und Familie in einem neutralen Lande wohnhaft haben mag, hat er

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 134.

**) loco citato pag. 56.

sich doch persönlich immer mit dem Hólländischen Handel beschäftiget; und deswegen mufs ich ihn nach der allgemeinen Regel, dafs Seelente durch das Land, in dessen Dienst sie angestellt sind, characterisirt werden, als einen Holländer betrachten.

Ueberdies ist zu bemerken, dafs er nie irgend eine Correspondenz nach Embden, sondern blofs mit Personen zu Amsterdam geführt hat. Obgleich ein Certificat von seinem Domicilium zu Embden da ist; so ist doch kein Beweis da, dafs er je daselbst auch nur einen Tag lebte; und aus der Art seines Dienstes glaube ich, schliefsen zu können, dafs er in der That nie daselbst gewesen ist.

Kann denn ein Nominal-Wohnort ihn berechtigen, als ein Einwohner von Embden blofs nach dem Certificate des Magistrats betrachtet zu werden? Sicherlich werden die Magistratspersonen selbst nicht erwarten, dafs ich mit dieser Art des Beweises mich begnügen mufs. Der Aufenthalt, den der Gerichtshof fordert, mufs auf eine redliche Art Statt finden, mit einer bona fide Absicht den Aufenthaltsort zu seinem Wohnplatze zu machen. Ohne einen solchen wirklichen Aufenthalt verschlimmert ein Certificat, wie dieses, vielmehr die Sache, als dafs es derselben nützen sollte.

Der französische Revolutionskrieg hatte die Fonds der holländischen und französischen Kaufleute erschöpft, und nach dem Amiener Frieden lagen sie ihren Freunden unter den Kaufleuten der von dem Kriege verschonten Länder an, mit ihnen in Unternehmungen nach entfernten Welttheilen zu interessiren und zum Theil ihre Schiffe dazu herzugeben. Dies geschah, weil man auf einen langen Frieden rechnete, und für grofse Schiffe solcher Nationen, die keine grofse Colonien hatten, keine Frachten unter ihrer Landesflagge sich finden wollten, und weil man hoffte, dafs bey einem unglücklicherweise entstehenden Kriege die Engländer so gerecht seyn würden, ihre Principe, um den Beweis der Neutralisation gegen Flagge und Pafs zu führen, auch umgekehrt zu Gunsten Fremder gelten zu lassen. So wurden viele Millionen aufs Spiel gesetzt. Der Krieg brach plötzlich aus. Auch englische Kaufleute, die grofse Fonds in Suriname und anderen Colonien angelegt hatten und welche solche oder den Ertrag davon unter holländischer Flagge und Pässen und als holländisches Eigenthum documentirt zurückkommen lassen mufsten, befanden sich mit den Kaufleuten im Norden und anderen neutralen Ländern in gleicher Lage. Allein zu ihrer Gunst wurde gleich in England die Verfügung getroffen, dafs alles erweis-

liche englische Eigenthum, welches aus feindlichen Colonien mit feindlichen Papieren zurückkäme und aufgebracht würde, freygegeben werden sollte. Die Neutralen haben sich nicht desselben Rechtes zu erfreuen. Sie erhalten nur ihre Waaren und Ladungen, nach plene geführten Beweisen, frey; ihre Schiffe sind wahrscheinlich verloren. Damit sie bey folgenden Kriegen sich nicht ferner auf die englische Gerechtigkeit verlassen mögen; theile ich folgende Aeufserungen und Entscheidungen über diesen Gegenstand mit.

Es war im americanischen Kriege eine Entscheidung in der Sache zweier Personen abgegeben, sagte Sir W. Scott, in dem Falle der Vigilantia, wovon die eine auf St. Eustatius, die andere in Dännemark wohnhaft, und welche Compagnons in einem Handelshause zu St. Eustatius waren. *) — Der eine, der dort wohnte, beförderte, mit holländischen Papieren documentirt, die Ladungen nach Europa; der andre empfing sie in Amsterdam, disponirte über dieselben daselbst, und kehrte dann nach Dännemark zurück. Es wurde in diesem Falle die Entscheidung abgegeben, dafs der Antheil der in St. Eustatius wohnenden Person der Condemnation unterworfen sey, als das Eigen-

*) Merkwürdige Entscheidungen pag. 131.

thum eines ansäſsigen Holländers, und daſs der Antheil des anderen Compagnons zurückgegeben werden sollte, als das Eigenthum eines Neutralen. Es kam gleichfalls ein Fall in diesem Kriege in Betreff einiger Personen vor, die aus Nantuket nach Frankreich auswanderten, und daselbst eine für Frankreich sehr wohlthätige Fischerey trieben. In dieser Sache wurde das Eigenthum eines Compagnons, der in Frankreich wohnhaft war, condemnirt; indeſs das Eigenthum eines anderen Theilhabers, der in America wohnte, zurückgegeben ward. Nach diesen beiden Fällen wurde die Meinung angenommen, daſs das Domicilium der Partheyen es allein sey, worauf der Gerichtshof ein Recht hätte, sich einzulassen, aber die Sache von Koopmann wurde letzthin nach sehr verschiedenen Principien entschieden. Es wurde damals von den Lords gesagt, die vorigen Fälle wären bloſs beim Anfange eines Krieges eingetreten. In dem Falle einer Person, welche habituel in dem feindlichen Lande einen Handel führte, wenn sie gleich nicht daselbst wohnhaft sey, sagte man, daſs dieselbe Zeit haben müſste, sich aus diesem Handel herauszuziehen, und daſs man Neutrale zu sehr drängen würde, wenn man sagte, daſs unmittelbar bey dem ersten Ausbruche eines Krieges ihre Güter der Confiscation unterwürfig

wären; aber es wurde damals ausdrücklich festgesetzt, daſs, wenn jemand in ein Handelshaus im feindlichen Lande in Kriegszeiten einträte, oder diese Verbindung während des Krieges fortsetze, derselbe nicht nach seinem bloſsen Aufenthalte in einem neutralen Lande gerichtet werden könnte. Diese Entscheidung unterrichtet mich in folgender Doctrin, welche durch strenge Principien der Billigkeit und der Schicklichkeit unterstützt wird, „daſs es einen Handel giebt, der einen National-Character auf das Individuum drückt, der unabhängig von dem Character ist, welchen der bloſse persönliche Aufenthalt ihm geben mögte."

In der Sache des holländischen Schiffes Vreede, Capitain Scholtys, bei welcher ein Altonaer interessirt war, wurde den 10ten Januar 1804 folgende Entscheidung in Hinsicht des neutralen Theils der Ladung, welcher als holländisches Eigenthum documentirt war, abgegeben.

Das Gericht sagte: „Es ist ausgemacht, daſs mehrere Nationen einen Unterschied zwischen Schiffen und Waaren gemacht haben, und die Regel dieses Gerichtes ist die, daſs Flagge und Paſs conclusiv sind über die Nationalität des Schiffes, einerley welches auch der National-Character des Rheders von demselben seyn mag, und nach dieser Regel wurde dieses

Schiff condemnirt, ungeachtet ein neutraler Rheder einen Part darin hatte. Allein Waaren, die auf keine so förmliche Weise durch Documente von Einem zum Andern übergehen, haben eine losere Connection mit dem Lande selbst, und haben im Allgemeinen keinen Character, der von demjenigen der Person, welcher sie angehören, verschieden ist. Was die Eigenthumsbeweise in diesem Falle betrifft, so halte ich dafür, dafs kein Tadel darauf haftet. Anfänglich wurde dieser Fall auf ferneren Beweis gestellt; da die Reclamation gegen alle Bestandtheile des vorhandenen Beweises war. Der fernere Beweis ist vollständig geführt. Der Steuermann, obgleich er nicht der Vornehmste im Schiffe ist, verdient doch einige Rücksicht. Er sagt ausdrücklich, „dafs er wirklich glaube, Herr N. sey bey der Unternehmung interessirt, dafs er dies von dem auf der Reise verstorbenen Capitain gehört habe;“ folglich habe ich hier ein Zeugnifs von dem wahren Capitain und dem Steuermann. Daher kann es nun keinen Augenblick bestritten werden, dafs dieser Reclam nicht gegen die ursprünglichen Beweise Bestand habe, da solcher durch den ferneren Beweis vollkommen etablirt wird, und man kann bey diesem Gerichte einen bestimmt angegebenen Theil einer Ladung fordern, obgleich die Ladung selbst keine

solche Abtheilungen hat; da das Gericht diese Abtheilung gewöhnlich zum Besten der Parthey vornimmt.

Dann bleibt nur noch die Quästion übrig: ob der Theilnehmer bey dieser Transaction in einem solchen Grade den Character eines Holländers adoptirt habe, daſs dadurch ein holländischer Character auf sein Eigenthum gedrückt wird, obgleich er ursprünglich ein Däne ist? In den holländischen Fällen wurde es dargethan, daſs das Eigenthum wirklich schweizer Kaufleuten zugehöre, daſs sie aber, um ihren Handel betreiben zu können, verpflichtet gewesen wären, einen holländischen Character zu erborgen. — Dies ist nicht der Fall eines exclusiven holländischen Handels, und wenn die Parthey sich unter das Obdach eines holländischen Namens begeben hat, um zur Zeit eines förmlich abgeschlossenen Friedens eine Relaxation, die in Hinsicht des Handels eingetreten ist, zu benutzen; so ist mir nicht bewuſst, daſs das Gericht in Folge irgend eines Principes sie in einer Lage erachten würde, der Folgerung ausgesetzt zu seyn, dadurch für verpflichtet gehalten zu werden. Wenn ich Holland nenne, so meine ich damit zugleich jedes andere Land. Bey dem Falle eines Krieges mag eine andere Regel anzuwenden seyn; allein bey einer Transaction, die vor den Feindseligkeiten entstand, betrieben, und

eigentlich zu sagen schon beendiget wurde, wird das Gericht die Regel anwenden, das Eigenthum zum Besten des neutralen Kaufmannes zu separiren.

Das Eigenthum wurde, so wie es reclamirt war, freigegeben. Das Schiff Vreede war von Holland nach Africa, von da nach Suriname und von da nach Holland zurück bestimmt, und war auf der Rückreise nach Holland genommen und nach England aufgebracht. Der Altonaer war für ⅛ Antheil in Schiff und Ladung interessirt. Sein Antheil an dem Schiffe war an einem früheren Tage condemnirt; weil die Flagge und der Paſs für conclusive Beweise über das Eigenthum der Schiffe in England angenommen werden, so bald man dieses gegen die Neutralen anwenden kann.

Die Bekanntmachung der obigen Entscheidung kann, da in Prisensachen immer nach Präjudicaten entschieden wird, nicht ohne Interesse für viele nordische Kaufleute seyn.

In einer frankfurter Reclamsache von gleicher Natur, ist, wie ich erfahre eine ganz ähnliche Entscheidung abgegeben, und alle diejenigen, welche Waaren dieser Art zu reclamiren hatten und denen der Bestand ihrer Beweise und ihre Assecuranzverhältnisse dies erlauben, dürfen sich schmeicheln, ihr Eigenthum

zurück zu erhalten. Leider ist bis jetzt aber für die nordischen Schiffe, die in den frachtlosen Zeiten, welche für sie bey dem allgemeinen Frieden eintraten, im Vertrauen auf die Dauer desselben unter fremder Flagge Colonialfrachten suchten, und die beinahe alle den Engländern in die Hände gefallen sind — keine Befreyung zu hoffen, obgleich diese erfolgen müſste, wenn die Engländer dasjenige für die Neutralen gelten lassen wollten, welches sie für sich gelten lassen. Da in manchen Fällen das Appellationsgericht gelinder entschieden hat, wie das Admiralitätsgericht, so fragte einer meiner Freunde über die Hoffnung des Erfolgs bey einem Appel in einer solchen Sache bey einem Rechtsgelehrten in Dr. Commons an. Sein Gutachten lautet wie folget.

Zu Folge der Praxis des Oberadmiralitätsgerichtes bin ich im Stande sehr bestimmt zu sagen: dies Schiff wird condemnirt werden, weil in einigen der letztvorgekommenen Sachen das Gericht es nicht als etwas Neues, sondern als eine durch frühere Praxis etablirte Regel festgesetzt hat: daſs, wenn ein Schiff in der Navigation des Feindes incorporirt gefunden wird, indem es unter der Flagge und dem Paſse dieses Landes segelt, diese Umstände für entscheidend in Hinsicht der obigen Quästion erachtet werden. Das Schiff

Elisabeth, Probst und noch ganz besonders das Schiff Broderlust sind kürzlich aus diesem Grunde condemnirt worden. Viele Rücksichten, die sich ergeben würden, das Princip, angewandt auf Schiffe, die während der Feindseligkeiten diese Zeichen der Nationalitätsbestimmung assumirten, zu rechtfertigen, würden, was Billigkeitsgründe betrifft, bey einer Anwendung auf eine und dieselbe, aber vor der Feindseligkeit eingetretene Thatsache, wegfallen.

In dem Falle der Broderlust wurde (nämlich von den neutralen Reclamanten) diese Distinction gemacht, aber verworfen. Ich bin nicht davon unterrichtet, daſs es irgend eine Entscheidung der Lords of Appeal über Fälle giebt, die mit dem Vorliegenden ganz gleich sind; allein ich glaube, daſs der Richter des Admiralitätsgerichtes sich auf die Auctorität der Meinung des Appellationsgerichtes begründete, welche von demselben in Fällen geäuſsert wurde, die mit diesem bona fide für analog gehalten werden können. Im Ganzen genommen bin ich der Meinung, daſs die Entscheidung der Lords of Appeal mit der des Admiralitätsgerichtes gleich seyn würde. Bey diesen Bemerkungen muſs ich es der Discretion des Reclamanten überlassen, ob er es für zuträglich hält, über die

Quästion die Meinung des Appellationsgerichtes einzuholen.

Ein ähnliches Responsum ertheilte er einem anderen meiner Freunde. Wie ich ihm hierauf diejenigen Gründe vorlegte, welche man auf dem festen Lande gegen dieses Verfahren der Engländer aufstellt, erwiderte er:

„dafs ausgemacht nach allgemeinen Principien sich sehr viel für diese Fälle anführen liefse; dafs er aber bey seiner Kenntnifs des Verfahrens in Prisensachen bey seiner einmal abgegebenen Meinung verharre, dafs er indefs, wenn das Eigenthum von grofsem Werthe wäre, nicht abrathen wolle, die Entscheidung der Lords of Appeal einzuholen.“

Mehrere Fälle dieser Art sind, wie ich erfahre, jetzt vor den Lords of Appeal pendent.

Die Existenz eines feindlichen kaufmännischen Reisenden am Bord eines neutralen Schiffes wird, zumal bey weiten Reisen, in den englischen Gerichten beinahe ohne Ausnahme starke Verdachtsgründe an die Hand geben, dafs feindliches Interesse in Schiff oder Ladung sey. So anlockend für neutrale Rheder oder Capitaine das hohe Passagegeld ist, welches dieselben gewöhnlich zu bezahlen pflegen; so äufserst gefährlich ist ein solches Individuum für Schiff und Ladung.

Sorgfältige Kaufleute pflegen es daher in Certeparthien bey hoher Pön den Capitainen zu verbieten, Passagiere aus kriegführenden Ländern mitzunehmen, und es ist vielweniger gefährlich, eine Menge Passagiere dieser Art mitzunehmen, als nur einen.

Was die englischen Assecuranzgrundsätze über diese Materie betrifft, so befürchte ich, dafs der Grundsatz, dafs englische Condemnationsurtheile in englischen Assecuranzgerichten conclusive Beweiskraft haben und keinen Gegenbeweis zulassen, jede Versicherung in Fällen, in welchen dem neutralen Versicherten oder seinen Untergebenen ein neutraler Character aberkannt wurde, unsicher machen werden.

Ganz anders aber werden die Versicherungen daselbst betrachtet, bey Fällen, in welchen die Franzosen nach einseitigen Prisengesetzen Neutralen oder deren Agenten einen neutralen Character aberkennen. In solchen Fällen sind die Versicherungen gültig. Ich verweise die Leser auf den Fall des dänischen Schiffes Juliana, der weiter unten in dem Abschnitte von den Schiffspapieren vorkommt, und auf die Grundsätze, die in diesem Abschnitte über die englischen Assecuranzgrundsätze mitgetheilt sind.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Das vorzüglichste über diesen Gegenstand ist in dem 6ten und 9ten Artikel des Reglements von 1778 enthalten.

Der 6te Artikel lautet wie folget.

„Eben so wenig wird man für die Pässe Achtung „haben, welche neutrale oder alliirte Mächte, sowohl „den Eignern als den Schiffs-Capitainen, welche Un„terthanen feindlicher Staaten sind, ertheilen werden, „woferne diese nicht 3 Monate vor dem 1sten Sept. „dieses Jahrs naturalisirt worden sind, oder sich in „die Staaten gedachter Mächte zu wohnen begeben „haben, und können gedachte Eigner und Schiffer, „welche feindliche Unterthanen sind und vorerwähnte „Naturalisations-Patente erhalten haben, keinen Ge„brauch davon machen, wenn sie nach Ertheilung „derselben nach den Staaten, die Sr. Majestät Feinde „sind, zurückgekehrt sind, um daselbst ihren Han„del fortzusetzen.“

Der neunte Artikel besagt:

„Werden für gute Prisen erkläret werden, alle „fremde Schiffe, auf welchen sich ein handelnder

„Supercargo, Bevollmächtigter oder Schiffsofficier von „einem feindlichen Lande befindet, oder deren Equi-„page aus mehr als einem Drittheile Matrosen besteht, „die feindliche Unterthanen sind, oder die keine „Equipage-Rollen der öffentlichen Beamten neutraler „Oerter, wo die Schiffe abgesegelt sind, am Bord „haben.“

Bey der Verhandlung im Prisenconseil den 27sten Thermidor im 9ten Jahre, über das Smouggler-Schiff Nancy, Capitain Thomas Gilbert, heifst es in dem Bericht des Herrn Collet Descostils über diesen Gegenstand, „da die Captoren es urgirt hatten, dafs der Capitain, der zugleich Eigner des Schiffes war, und die Equipage geborne Engländer wären u. s. w.“

Für die Genommenen wird angeführt, dafs sie Holländer durch Adoption sind. Dies constirt, sagt man, aus den in gehöriger Form beigebrachten Bürgerbriefen der Stadt Vlyssingen. Derjenige des Capitains ist vom 12ten Dec. 1797.

Man mufs dagegen die Bemerkung machen, dafs sämtliche Bürgerbriefe einige Jahre später datirt sind, als der Krieg an England erklärt wurde, und dafs man in dieser Hinsicht auf dieselben nach dem 6ten Artikel des Reglements von 1778 keine Rücksicht nehmen kann.

Ich weiſs wohl, daſs der gerichtliche Vertheidiger von Capitain Gilbert behauptet, daſs das Datum der Naturalisations-Briefe gleichgültig sey, allein die Ausdrücke, in denen der besagte 6te Artikel abgefaſst ist, und nach der Art und Weise, wie man denselben bis auf den heutigen Tag verstanden hat, kann man gar nicht bezweifeln, daſs der Vertheidiger sich nicht irret. Uebrigens ist jede Discussion zweckwidrig und unnütz, weil, selbst wenn man diese Bürgerbriefe vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten erhalten hätte, nach dem 11ten Artikel des obgedachten Reglements die nun erst beschafte Production zu spät seyn würde, da der besagte Artikel nicht erlaubt, daſs man auf andere Papiere und Documente, als die am Bord gefunden sind, Rücksicht nimmt. Es kommt wenig darauf an, durch welche Papiere die Neutralität sich erweisen läſst, vorausgesetzt, daſs sie authentisch und legal sind und daſs man sie am Bord vorfand. Wenn diejenigen, welche jetzt producirt werden, irgend etwas zu beweisen, dienen könnten; so würde es in Hinsicht ihrer erforderlich gewesen seyn, um diese Wirkung zu produciren, daſs man sie unter der Zahl der Schiffspapiere vorgefunden hätte.

Aus diesen und anderen Gründen wurden Schiff und Ladung condemnirt.

Blofs in Hinsicht der Americaner habe ich gefunden, dafs das Prisenconseil in Rücksicht auf den letzten Tractat mit America von obigem Gesetze eine Ausnahme gemacht hat.

In der Sache des americanischen Schiffes Martin, Capitain Parcells, sagte der Berichtsabstatter Durand den 27sten Brumaire im 9ten Jahre:

Man opponirt es dem Eigenthümer von Schiff und Ladung, (er war am Bord des Schiffes bey der Wegnahme gewesen) dafs er nach seiner Declaration ein Engländer von Geburt, und erst 1795 americanischer Bürger geworden sey, d. h. 2 Jahre nach dem Anfange des Krieges mit England. Allein es war für ihn erforderlich, um sein Naturalisationspatent zu erhalten, dafs er 3 Jahre vor seiner Admission seine Absicht hatte erklären müssen, bona fide americanischer Bürger werden zu wollen und auf alle Unterthänigkeit und Treue gegen fremde Regierungen Verzicht zu leisten. *) Seit dieser Epoche hatte er sein Domicilium in die americanischen Staaten verlegt; er hatte sich also

*) Herr Durand bezog sich hiebey auf eine Acte des americanischen Congresses vom 29sten Januar 1795, über die Erlangung des americanischen Bürgerrechtes, auf die der Genommene sich berufen hatte.

dem 6ten Artikel des Reglements von 1778 gemäfs betragen, obgleich nicht alle Dispositionen desselben auf americanische Bürger anwendbar sind. — — Der 6te Artikel des americanischen Tractats vom 8ten Vendemiaire des Jahres 9 enthält Dispositionen, die durchaus mit dem Reglement von 1778 nicht verträchtlich sind. Der Tractat allein mufs daher die Basis bey der Entscheidung in dieser Sache abgeben.

In Kraft des Tractats vom 8ten Vendeminaire des Jahres 9 sprach das Conseil Schiff und Ladung frey, allein ohne Schadens- und Kosten-Ersatz.

Die erst nach dem Kriege erfolgte Naturalisation des Capitains John Alcock war eine der vorzüglichsten Ursachen der Condemnation des dänischen Ostindienfahrers Caninholm. Dieses Schiff kam von China mit einer Ladung Thee und anderer chinesischer Producte auf Copenhagen zurück, als es den 7ten Prairial im Jahre 7 durch den französischen Kaper Scipio aus Bourdeaux genommen und nach Frankreich aufgebracht wurde.

Der Captor bestand auf die Condemnation des Schiffes unter andern aus folgenden Gründen:

Dafs der Capitain dieses Schiffes zu Folge seines Eingeständnisses ein Engländer, dafs er den Fehler seines Ursprunges nicht mit dem ihm den 26sten

October 1795 überlieferten Bürgerbriefe couvriren könnte:

Weil dieses Datum später als der Ausbruch der Feindseligkeiten sey u. s. w.

Herr Alcock stützte seine Vertheidigung, und dies mit dem gröſsten Rechte von der Welt, auf den Tractat vom 23sten Aug. 1742 zwischen Frankreich und Dännemark, der durch die Convention vom 30sten Oct. 1749 auf unbestimmte Zeit verlängert worden ist. Das Reglement von 1778 kann, sagt sein Vertheidiger, auf die dänischen Schiffe keinen Bezug haben. Sie sind nur gehalten, sich nach den Clauseln des Tractats von 1742 zu richten. Dieser Tractat fordert nicht dieselben Formalitäten; der Caninholm hat daher nicht auf solche Rücksicht zu nehmen gehabt, so daſs dies ihn präjudiciren könne. Es ist wahr, daſs einige Oberofficiere in England geboren sind; allein der Tractat von 1742 erlaubt es nicht, daſs das Schicksal eines dänischen Schiffes durch die feindliche Geburt einiger Officiere desselben compromittirt wird. — — Umsonst sagt man, daſs der Tractat nicht mehr existire; daſs ein Arreté des Directorii ihn derogirt habe. Das französische Gouvernement hat dies nicht einseitig ohne Zustimmung des Dänischen thun können, und zu Folge der Convention von 1749 muſs er so lange

subsistiren, bis ein neuer geschlossen worden ist. — Der Copenhagener Bürgerbrief ist hinreichend für Herrn Alcock, um die feindliche Makel seiner Geburt zu verwischen u. s. w.

Herr Portalis, der beim Prisenconseil den 29sten Fructidor im Jahre 8 über diese Sache den Vortrag hatte, berührte mit keiner Sylbe den Tractat, sondern hielt sich blofs an das einseitige Reglement. Er sagte unter andern:

Es existirt ein Princip, dafs unter allen Beweisen derjenige, der sich aus dem Geständnisse der Partheyen ergiebt, der stärkste ist, und das mehrste Zutrauen von der Gerechtigkeit verdient.

Dieses, aus der Vernunft sich ergebende Princip, ist durch das Arreté des Conseils vom 26sten Oct. 1692 geheiliget.

Se. Majestät wollen, heifst es darin, dafs vollkommener und gänzlicher Glaube den Aussagen der Capitaine, Officiere und Matrosen der genommenen Schiffe gegeben werden soll, wenn anders die Reclamanten nicht einen gültigen Tadel gegen sie urgiren können, oder ihnen ein Beweis der Subordination oder der Seduction zu Schulden kommt.

Da von Seiten der Reclamanten der Mannschaft kein Vorwurf ist gemacht worden, und da in Hinsicht

derselben in dieser Sache keine Spur von Subordination oder Seduction ist: so müssen ihre Antworten auf die Interrogatoria die erste Basis der Entscheidung des Conseils seyn.

Es constirt aus den eigenen Antworten des Capitains, dafs er englischen Ursprunges ist, und diese Aussage wird von mehreren Leuten seiner Equipage confirmirt.

Vier andere von der Schiffsmannschaft sind mit ihm in gleicher Qualität, also 5 Engländer d. h. 5 Feinde von denen 3 Officiere sind, machen einen Theil der Besatzung des Schiffes aus.

Der 9te Artikel des Reglements von 1778 besagt: dafs alle fremde Fahrzeuge gute Prisen seyn werden, auf welchen sich ein handelnder Supercargo, Kaufmannsbedienter oder ein Ober-Schiffs-Officier aus einem feindlichen Lande befindet. — Wenn ein einziger Ober-Schiffs-Officier aus einem feindlichen Lande hinreicht, die Confiscation eines fremden Schiffes, auf welchem er sich befindet, zu bewirken, mit wie viel stärkeren Gründen müssen 3 Oberofficiere des Schiffes dieses bewirken?

Unter dieser ersten Ansicht ist daher der Caninholm confiscable.

VIERZEHNTER ABSCHNITT.

Von den am Bord der neutralen Schiffe in Kriegszeiten erforderlichen Papieren und von doppelten Papieren.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Ich fange diesen Abschnitt mit demjenigen an, was in Frankreich für Rechtens gehalten wurde, da dies für die Neutralen, wegen der Strenge der französischen Gesetze, wenn das durch Napoleon I. eingeführte System je wieder aufhören sollte, wichtiger ist, als was in den englischen Gerichten gilt.

Die Anzahl derjenigen Papiere, welche in dem letzten Kriege von den französischen Gesetzen und den französischen Kapern gefordert wurde, oder welche die Vorsicht in Hinsicht ihrer erheischte, war sehr beträchtlich.

Es versteht sich, daſs diejenigen, welche durch die respectiven Tractaten mit Frankreich nothwendig

sind, durchaus am Bord derjenigen neutralen Schiffe, welche zu den mit Frankreich in Tractaten stehenden Ländern gehören, nicht fehlen dürfen. Niemand wird diesen Satz bestreiten, aber jeder Unpartheyische wird es ungerecht finden, daſs aus einem bloſsen Mangel dieses oder jenes Schiffsdocumentes, oder wegen eines Fehlers desselben die französischen Gerichte sich zur Confiscation eines Schiffes berechtigt hielten. Indeſs, so war es. Kein Satz ist von den Franzosen mehr à la Rigeur befolgt worden: als daſs die am Bord eines aufgebrachten Schiffes gefundenen Papiere conclusiv sind; daſs neutral oder nicht neutral von der Gültigkeit und Regelmäſsigkeit der am Bord gefundenen Papiere abhängt. Diese Regel leidet jedoch die Ausnahme, wenn durch Kaper, Sturzseen oder durch andere zu erweisende Ursachen der Art die Papiere abhanden gekommen sind, wie Valin bezeugt. Hübner führt das Beispiel des dänischen Schiffes les trois Princesses an, von welchem die Engländer auf einer Reise nach der Küste von Africa 1756, wohin es zum Küstenhandel mit Kriegsbedürfnissen bestimmt war, sämtliche Papiere nahmen. Franzosen trafen es ohne alle Papiere in See an und brachten es auf. Die Tribunäle gaben es aber unter obigen, vor ihnen erwiesenen Umständen, frei.

Ich nehme es als eine allgemeine Regel ohne Ausnahme an, dafs die in den resp. Tractaten erforderlichen Papiere am Bord der neutralen Schiffe in Kriegszeiten vorhanden seyn müssen, und ich halte es für eine Pflicht der beikommenden Behörden, sorgfältig darauf zu halten, dafs dieses nicht unterlassen werde.

In sehr vielen Entscheidungen des Prisenconseils stöfst man auf Stellen, wo die Berichtsabstatter die Verletzung dieser Regel auf das lebhafteste rügen. So gerecht auch die Forderung ist, diese Regel befolgt wissen zu wollen; so ungerecht ist es doch auch, keine andere Strafe dagegen zu verhängen, als die härteste — die Confiscation.

Um eine Ordnung bey Aufzählung der Papiere zu beobachten, werde ich jetzt diejenigen aufrechnen, welche für dänische Schiffe in Hinsicht des dänischen Tractats mit Frankreich und der Special-Gesetze der Franzosen in dem letzten Kriege nothwendig und nützlich waren, und welche die von der Elbe ausgehenden dänischen Schiffe gewöhnlich führten.

a. Der Bielbrief (Register) oder wo möglich eine authentische Copie davon.

Dies ist die gerichtlich oder anderweitig authentische Urkunde über den Bau des Schiffes — der Geburtsbrief desselben. — Bey englischen und americanischen

Schiffen kann derselbe nicht mit dem Schiffe an Fremde (Aliens) veräufsert werden, sondern die Schiffsrheder sind bey starker Pön verbunden, bey einer Veräufserung des Schiffes an Auswärtige das Original of the Register an die competente Behörde ihres Landes zurückzuliefern. Ein Inländer kann dasselbe bey einem nachmaligen Ankauf eines solchen Schiffes wieder zurückerhalten. Auswärtige lassen sich gewöhnlich eine authentische Copie of the Register geben, und dies ist eine sehr weise Maafsregel, weil, wenn die Identität und der Ursprung des Schiffes bestritten werden, the Register ein sehr wichtiges Document ist, z. B. wenn ein Schiff für englisch gebauet von einem Kaper ausgegeben wird, darzuthun, dafs es americanisch gebauet ist.

Nach den französischen Gesetzen ist der Bielbrief kein absolut nothwendiges Document eines neutralen Schiffes, da ein Kaufbrief in gehöriger Form, welcher darthut, dafs ein feindlich gebauetes, oder ein im Feindes Lande condemnirtes Schiff (französische Schiffe, welche von Feinden desselben condemnirt sind, können von den Neutralen zu jeder Zeit angekauft werden) vor Ausbruch der Feindseligkeiten schon neutrales Eigenthum war, und der am Bord des Schif-

*) Vide den 1sten Band Pag. 336.

fes zur Zeit der Wegnahme befindlich ist, hinreicht die Neutralität desselben zu vertheidigen.

Der Mangel eines Bielbriefes darf überhaupt noch an und für sich kein allarmirender Umstand in einem Prisengerichte seyn, da durch tausend unschuldige Zufälle derselbe abhanden gekommen, oder zu Folge der Landes-Statuten zurückbehalten seyn kann, und sehr viele ächt neutrale Schiffe in Kriegszeiten die Meere befahren, ohne Bielbriefe oder Copien davon am Bord zu haben. In so ferne neutrale Rheder es aber ausforschen können, in welchem Orte eines Landes Schiffe, die sie ohne Bielbriefe angekauft haben, erbauet sind, ist es ihnen sehr der Kosten und der Mühe werth, wenn es seyn kann, sich Duplicate oder authentische Copien derselben zum Behuf ihrer Schiffe zu verschaffen.

Im Fall ein Schiff als Prise condemnirt worden ist, bleibt dieses Umstandes wegen keines der alten Papiere bey einem solchen Schiffe, sondern die Condemnationsacte oder die anderweitige Urkunde, dafs dasselbe jure belli confiscirt sey, dient Statt des Bielbriefes und der früheren Documente.

Aus dem 8ten Art. des Reglements von 1778 geht hervor, wie nothwendig es ist, in den darin benannten Fällen eine Condemnationsacte am Bord zu haben.

Er lautet wie folget: „In Ansehung der in feindlichen „Ländern erbaueten Schiffe, die von den Schiffen „Sr. Majestät, ihrer Alliirten oder ihrer Unterthanen „während des Krieges genommen seyn werden, und „die hierauf den Unterthanen alliirter oder neutraler „Staaten verkauft worden sind, so sollen selbige nicht „als gute Prisen angesehen werden können, wenn „sich die Beweise in gehöriger Form am Bord befin-„den, und solche von öffentlichen hiezu bestimmten „Bedienten attestirt sind, wodurch dargethan wird, „dafs die Schiffe für Prisen erklärt und den Untertha-„nen gedachter alliirter oder neutraler Staaten, es sey „in Frankreich oder in alliirten Häfen, verkauft und „zuerkannt sind. In Ermangelung dieser Beweise, „sowohl der Wegnahme als des Verkaufs, sollen „besagte Schiffe als gute Prisen angesehen werden.“

Ich habe dasjenige, was in Hinsicht der Condemnationsacten und des feindlichen Ursprungs neutraler Schiffe in Frankreich Rechtens ist, in dem ersten Bande dieses Werkes vorgetragen, und verweise dahin die Leser.

b. Der Mefsbrief (Acte de Jaugeage). Man nennt so dasjenige gerichtlich oder anderweitig authentische Document, worin die Gröfse des Schiffes nach dem Maafse des Landes, wohin es gehöret, angegeben wird.

Durch die Messung des Schiffes nach dem Landes-

Maaſse geschieht bey uns in Dännemark der letzte Act der Naturalisation. Im Falle daſs von dänischen Unterthanen in der Fremde ein Schiff eigenthümlich erstanden wird, so wird von den beykommenden Beamten auf die Angabe des Eigenthümers, daſs sein Schiff so und so groſs sey, ein Interims-Meſsbrief ertheilt, der, wenn das Schiff in den Hafen seiner Heimath kömmt, mit einem, von der beykommenden Behörde zu Folge der von einem beeidigten Schiffsmesser veranstalteten Messung des Schiffes, zu ertheilenden Meſsbriefe vertauscht wird. Die Gröſse des Schiffes wird sodann auf einem Balken desselben eingebrannt. Der Interims-Meſsbrief ist bey uns eben so gültig, wie ein eigentlicher Meſsbrief.

In den mehrsten Ländern wird, so wie auch in Dännemark, nach der Gröſse des Schiffes eine Abgabe davon entrichtet. Die Gröſse des Schiffes wird bey uns nach Commerzlasten gemessen.

Auſser der Musterrolle ist beinahe kein Schiffsdocument gewesen, welches den Chicanen der französischen Kaper in dem Revolutionskriege so ausgesetzt war, wie der Meſsbrief, um die Identität des Schiffes anzufechten, da sehr oft Anwälde und Richter unsere Commerzlasten mit den ordinairen Kaufmannslasten verwechselten, und ihre Encyclopädien für allwissend

hielten. Es geschieht oft, daſs ein Schiff in Ladung gemessen, und dessen Gröſse daher nur praeter propter bestimmt wird, oder wenigstens nur so hätte bestimmt werden müssen. Ueberhaupt kann sie nicht ganz mathematisch genau angezeigt werden und gewöhnlich heiſst es daher, wenn von der Gröſse eines Schiffes die Rede ist, „es ist so und so groſs oder „circa so groſs (or there about).“ Dazu kömmt, daſs gewöhnlich die Schiffe auf eine liberale Art gemessen werden, und man den Unterthanen lieber etwas schenkt, als ihnen zu nahe thut. Diese Umstände veranlassen, daſs die Messungen nicht allemal äuſserst genau sind. Es kann auch seyn, daſs die Habsucht in einigen neutralen Ländern es bewirken kann, daſs Schiffe kleiner wie sie sind, der Abgaben wegen, oder in so ferne sie etwa zu Transportdiensten verfrachtet werden, gröſser wie sie wirklich sind, gemessen werden. Die Ursache des unaccuraten Maaſses mag nun seyn, welche sie will, so kann dasselbe allemal die gefährlichsten und schädlichsten Folgen für Eigenthümer von Schiff und Ladung haben, und es ist auf jeden Fall rathsam, daſs die Rheder bey Ankaufung von Schiffen sich über die Gröſse derselben vergewissern, und, in so ferne der Meſsbrief nicht accurat ist, denselben abändern lassen, weil eine Nachläſsigkeit in

diesem Puncte sie um ihr Schiff und Tausende an Processkosten, und viele Menschen, die in solche Schiffe laden, um das Ihrige in Kriegszeiten bringen kann. Was ist dagegen dies wenige Geld, welches sie, und dazu noch unerlaubter Weise, an einigen Abgaben dem Staate vorenthalten?

Das dänische Schiff Resolution, Capitain Reiners Hendryks, eben dasselbe, welches durch die berühmte Königlich französische Entscheidung vom 12ten Nov. 1782*) den Neutralen einen Strahl von Hoffnung beispielloser Gerechtigkeit in Prisensachen gewährte, der beinahe bis auf Bonaparte's Zeiten wieder verschwand, mit welchem ein goldenes Zeitalter für die neutrale Flagge eingetreten ist, hat seit 1781 für das in Altona etablirte, für Königl. Rechnung betriebene Fischerei- und Handlungs-Institut, folglich für Königl. Dänische Rechnung gefahren. Es wurde den 14ten Pluviose im Jahre 6 auf einer Reise von Hamburg nach Triest von dem französischen Kaper le Coureur nach Mallaga aufgebracht. Selbst bey diesem Königl. Schiffe, wo keine Neutralisation und Unredlichkeit denkbar war, hatte der Kaper die Frechheit, die Identität des Schiffes zu bestreiten, indem er die

*) Le Beau Tom. III. Pag. 158.

Aechtheit des Meſsbriefes anfocht. Es wurde von dem französischen Consul in Mallaga condemnirt.

Der Kaper sagte: Aus dem Kaufbriefe vom 25sten Nov. 1781 geht hervor, daſs das Schiff Resolution 125 Tonnen trächtig war. Hundert und fünf und zwanzig Tonnen müssen circa 61½ Last ergeben. Die Resolution ist in Altona gemessen und man hat declarirt, daſs dieses Schiff nur 32 Last groſs sey, zwischen 61 und 32 Last ist beinahe die Hälfte Unterschied, und folglich ist das 1781 in London gekaufte Schiff nicht dasselbe, welches 1791 gemessen wurde.

Der Kaper verwechselte absichtlich die Commerzlast mit der ordinairen Kaufmannslast, und in dem englischen Kaufbriefe stand 125 Tonnen oder circa so viel.

Auſser diesen Gründen führte der Advocat Dageville, der in Aix vor dem Appellationstribunal diese Sache vertheidigte, und dessen gedrucktes Memoire ich vor mir habe, den Umstand an, daſs das Schiff la Resolution (vielleicht bey einer Verfrachtung und bey Errichtung einer Certeparthie) in Amsterdam gemessen sey, und 72 Fuſs lang, 20½ Fuſs breit und 10 Fuſs tief befunden, und 49 ordinaire Last gemessen wäre; daſs daher das Maaſs desselben nach Commerzlasten in Altona mit der nach ordinairen Lasten in

Amsterdam sehr übereinkäme. Er schliefst seine Bemerkung über diesen Gegenstand mit den erbaulichen Worten für den Consul: Il faut, au surplus, avoir quelque chose à dire, lorsqu'on veut faire confisquer bon gré, mal gré, une proprieté neutre.

Das Schiff Jonfru Anne Sophie, Capitain Kruse, vormals the James genannt, war ein von den Franzosen nach Bergen aufgebrachtes, in Dünkirchen condemnirtes und an Dänen verkauftes Schiff, welches für Berger Rechnung mit gedörrten Fischen nach der mittelländischen See bestimmt und nach Mallaga aufgebracht wurde. Der Kaper bestritt die Identität des Schiffes. Der französische Consul condemnirte Schiff und Ladung am 6ten Ventose im Jahre 6. Eine Ratio decidendi nahm er von dem Mefsbriefe her.

Das Schiff the James enthielt 140 Tonnen, oder circa so viel, sagte der Consul — dies würde ungefähr 70 Dünkirchener Commerzlasten machen, und dies würde aufserordentlich verschieden seyn von der Gröfse des Schiffes genannt Jonfru Anne Sophie, welches zu derselben Zeit durch den Mefsbrief auf 38 Commerz-Lasten angegeben wurde.

Der Advocat Dageville, aus dessen gedrucktem Memoire ich diese Sache entlehne, sagt über diesen Umstand:

Es ist wahr, wenn 140 Tonnen 70 ordinaire Lasten geben, so müfsten solche 46 dänische Commerzlasten geben — allein das alte Maafs ist auf 140 Tonnen oder ungefähr so viel angegeben. — — Ueberdies war das Schiff mit Holz beladen und wurde mit seiner Ladung am Bord verkauft, daher es unmöglich genau gemessen, und folglich die Gröfse desselben nur praeter propter angegeben werden konnte. Die definitiv Entscheidung in dieser Sache ist mir nicht bekannt. Sie mag ausgefallen seyn wie sie will; so ist der Jahrelange Aufenthalt eines Schiffes in einem so zu Grunde richtenden Hafen wie Mallaga, der Zeitverlust und die auflaufenden Kosten schon ein zu grofses Unglück, als dafs man es nicht sollte zu vermeiden suchen.

Diese wenigen Beispiele werden unter der Menge von Fällen dieser Art, die den Neutralen unendlich viel Geld, Mühe und Zeit gekostet haben, da bey den Franzosen das Schicksal der Ladung gröfstentheils durch das Schicksal des Schiffes bestimmt wird, es darthun, wie wichtig es für den Neutralen ist auf die Exactitude des Maafses zu sehen. In Schweden hat man die lobenswerthe Einrichtung, dafs man die Computationsart des Maafses hinter den Mefsbrief hersetzt. In Praxis ist mir kein schwedischer Fall

vorgekommen, wo man die Identität eines schwedischen Schiffes wegen des Maaſses bestritten hätte.

In dem über die Wegnahme des dänischen, in Carthagena von dem Kaper le Furet aufgebrachten Schiffes Elisabeth, Capitain Harboe, abgehaltenen Protocolle heiſst es, daſs der Kaufbrief über das Schiff (l'acte de proprieté) falsch geschienen, weil er einer Gröſse von 46½ Commerz-Lasten erwähne, welche 92 französische Tonnen machen würde, während die augenscheinliche Gröſse des Schiffes sich auf 180 Tonnen beliefe.

In Betreff dieses Schiffes und der neutralen Ladung wurde aus obigen und anderen Gründen dieser Art in Carthagena und in Aix eine Condemnation gefällt, die, wie ich aus dem gedruckten Memoire für die Reclamanten ersehe, von dem Cassationsgerichte cassirt, allein, wie mich einer der Herrn Ladungsinteressenten versichert hat, nach ungeheurem Kostenaufwande von dem Prisenconseil aus Mangel der erwiesenen Identität confirmirt wurde.

In den Memoiren eines französischen Kapers über das dänische Schiff Fortuna ist folgende Aeuſserung in Betreff eines Interims-Meſsbriefes enthalten.

Das Schiff scheint den 4ten December 1795 von dem Altonaer Reclamanten gekauft zu seyn, das

Certificat über das Maafs des Schiffes ist von demselben Dato. Es besagt, dafs das gegenwärtig zu Amsterdam befindliche Schiff Fortuna, Capitain Jacob Stöterdick, bis es bey seiner Ankunft hieselbst gemessen werden kann, ad interim gemessen sey, und dafs dasselbe circa 82 Commerzlasten enthalte.

Demnach ist das Schiff in Altona gemessen, während es in Amsterdam lag.

In dem Mefsbriefe ist der Name des Eigenthümers nicht angegeben.

Die Registratur des Mefsbillets zu Altona in Judicio ist darin besagt, allein diese Anführung ist ohne Signatur. Der Mefsbrief ist nicht in dem Secretariat der Altonaer Admiralität enregistrirt, eine Formalität, die indispensable ist, um dem Mefsbriefe in fremden Admiralitätsgerichten Glaubwürdigkeit zu erwerben.

Valin sur l'article 4 Tit. 10 des navires, de l'ordonnance de 1681. *)

*) Der von dem Kaper allegirte Artikel betrifft durchaus die Friedensschiffahrt und bezieht sich nur auf die Messung französischer Schiffe und anderer in Hinsicht von Abgaben in den Häfen, und Valin behauptet in seinem Commentar mit keiner Sylbe, dafs Frankreich die Zumuthung an Fremde hat, dafs die Mefsbriefe, zumal in Kriegszeiten, nach der französischen Form abgefafst seyn sollten.

Das Schiff war zu Amsterdam zu der Zeit, wie man es ad interim zu Altona maſs.

Der Meſsbrief verbirgt den Namen des Eigenthümers des Schiffes. Der Meſsbrief ist daher illegal.

Das Schiff wurde aus anderen Gründen condemnirt.

c. Der Kaufbrief oder die Kaufbriefe. Wenigstens derjenige oder diejenigen, welche den neutralen Besitz des Schiffes vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten documentiren.

Die wichtigste gesetzliche Disposition über diesen Gegenstand ist in dem Reglement von 1778 in dem 7ten Artikel enthalten.

Es ist sehr gut, um die Identität des Schiffes zu beweisen, daſs die Kaufbriefe unter Anführung der Data und der resp. Namen des Schiffes sich auf einander beziehen und sich nachweisen.

Darüber wurde in Altona in dem letzten Kriege von einigen alten erfahrungsvollen Schiffsrhedern sehr gehalten, und die Befolgung dieser Einrichtung ist im allgemeinen als Vorsichtsmaaſsregel sehr zu empfehlen.

In der Sache des americanischen in Frankreich aufgebrachten Schiffes, le Republicain, Capitain James Simpson, *) hatte der Kaper den Umstand als ein

*) Sammlung merkw. Entscheidungen Pag. 249.

Condemnationsmittel angegeben, wie Herr Portalis in seinem Berichte über diese Sache sagte.

„Der Kaper hat angegeben, dafs das Schiff le Republicain vormals andern Eigenthümern gehörte, als deren Eigenthum es jetzt war. Der genommene Capitain hätte authentische Acten bey sich führen müssen, wodurch erwiesen würde, wie das Eigenthum des Schiffes auf die gegenwärtigen Eigenthümer gelangte.“

Der Capitain hat darauf erwidert, und erwidert noch jetzt darauf; dafs zu Folge der Reglements man nicht anders nöthig habe die Veränderung des Eigenthums der Schiffe zu beweisen, als nur in dem Falle, wenn sie ursprünglich von feindlicher Bauart sind, oder einem Feinde angehört haben, und dafs alle diese Vorsichtsmaafsregeln unnöthig sind, wenn das Schiff ursprünglich in einem neutralen Lande gebauet wurde.

Herr Portalis fügte hinzu:

Es ist eine Rechtsregel, dafs das neutrale Eigenthum des Schiffes und der Ladung bewiesen werden mufs, und dafs dem Genommenen dieser Beweis obliegt.

Eine andere Wahrheit ist es, dafs der Beweis des neutralen Eigenthums in den Reglements bestimmt ist. Constirt in dem gegenwärtigen Falle die Neutralität des Schiffes le Republicain oder nicht?

Ich werde mich nicht bey dem Einwurfe aufhalten,

dafs die Veränderung des Eigenthums des Schiffes, von dem man sagt, dafs es vormals andern als den gegenwärtigen Eigenthümern zugehörte, durch keine authentische Acten bewiesen ist. Ich räume ein, dafs nach dem Reglement von 1778 eine solche Vorsichtsmaafsregel nicht nothwendig ist, woferne das Schiff nicht ursprünglich feindliches Eigenthum war oder von feindlicher Bauart ist.

Wenn ein Kaufbrief von einem der Contrahenten nicht in Person bey der Vollziehung unterschrieben werden kann; so mufs dies, wie es ohnehin den Rechten und der Ordnung gemäfs ist, von einem gehörig dazu Bevollmächtigten geschehen seyn, wenn man will, dafs ein solcher Kaufbrief in den französischen Prisengerichten für legal angesehen werden soll. Dieses ist die ausdrückliche Disposition des 7ten Artikels des Reglements von 1778.

Ich habe schon oben angeführt, dafs die englische Admiralität gegen die laxe Usance in dem Revolutionskriege über diesen Punct strenge auf das gesetzliche Requisitum gehalten wissen wollte.

Der 7te Artikel des Reglements von 1778 ist in dem 1sten Bande dieses Werkes Pag. 315 enthalten.

In Hamburg und Altona werden, so wie in England und in den mehrsten Ländern, die Schiffs-

Kaufbriefe, im Fall die Schiffe nicht sub Hasta verkauft werden, vor Notarien errichtet, und sind bey diesen registrirt, und ich habe nie gefunden, daſs bey Processen in französischen Gerichten darüber im mindesten monirt worden ist.

Auf die bey uns in dem Gerichte bey Impetrirung der Königlichen Pässe producirten Schiffsdocumente, wird wie bey allen gerichtlichen Exhibitis das Productum gesetzt.

Man hat bey Prisenprocessen französischer Seits es relevant zu machen gesucht, daſs diese Producta nicht von dem beykommenden Beamten unterzeichnet waren. Dies geschah namentlich in dem gedruckten Memoire über das dänische Schiff Fortuna, Capitain Stöterdieck, in der oben angeführten Stelle.

Diese kleine Abänderung, daſs die Producta von einem Beamten des Gerichtes zu unterzeichnen sind, kann und wird ja, wenn der Fall der Nothwendigkeit wieder eintreten würde, leicht geschehen können.

d. Namensveränderungs-Atteste.

Die gesetzliche Disposition darüber ist in dem 5ten Artikel des Reglements von 1778 enthalten. Er lautet wie folget:

„Man wird keine Achtung für Pässe neutraler „Mächte haben, wenn diejenigen, die solche ausge-

„würket, ihnen entgegen gehandelt zu haben, über-
„wiesen werden, oder wenn die Pässe einen anderen
„Namen des Schiffes enthalten, als in den anderen
„Schiffs-Documenten angegeben wird, es sey denn,
„dafs die Beweise des veränderten Namens eben des-
„selben Schiffes mit zu den Documenten gehören,
„und von den öffentlichen Beamten des Ortes der Ab-
„reise angenommen und in Gegenwart des vornehm-
„sten Bedienten des Ortes protocolliret worden.“

Gewöhnlich läfst der Käufer bey Ankaufung eines Schiffes in den Kaufbrief die Namensveränderung inseriren. Sie wird auch von der beykommenden obrigkeitlichen Person unter oder in dem Mefsbriefe attestirt. Allein aufser dieser oder an die Stelle des Inserats in dem Kaufbriefe wurden in dem Revolutionskriege von dem Magistrate vieler Häfen eigene Atteste über die Namensveränderung ganz in dem Sinne des obigen Artikels ertheilt. Diese Einrichtung ist äufserst lobenswürdig. Bey uns in Dännemark ist jetzt die Namensveränderung der Schiffe verboten.

Es hat leider sehr viele Fälle gegeben, wo neutrales Eigenthum von sehr grofsem Werthe, blofs weil die Namensveränderung bey einem Schiffe durch Papiere am Bord nicht gehörig bewiesen werden konnte, condemnirt wurde. Man würde bogenlange Register

in den Archiven der Prisengerichte mit Namen dadurch condemnirter Schiffe anfüllen können.

In dem zu Aix gedruckten Memoire des dänischen Schiffes la Fortuna, Capitain Stöterdieck, heifst es:

„Die von dem Appellations-Tribunal zu Aix zu
„Gunsten der Kaper gegen die Schiffe
„der Engel Gabriel
„Jonfru Anne Sophie
„Normanden
„Les six Seurs
„Andressen et Smith
„abgegebenen Entscheidungen werden die Gegner hin-
„reichend überzeugen, dafs sie vergebens suchen
„werden, eine Identität zwischen dem Schiffe Alfrid *)
„und dem Schiffe Fortuna darzuthun, ohne dem
„5ten Artikel eine Genüge geleistet zu haben."

e. Rhederbrief.

Aufser dem Kaufbriefe oder den Kaufbriefen mufs der Rhederbrief, wenn einer vorhanden ist, im Schiffe befindlich seyn.

So wird dasjenige authentische, gewöhnlich vor Notarien errichtete Document, welches über die zwi-

*) Dies war der vormalige Name des Schiffes la Fortuna.

schen mehreren Individuen über ein Schiff errichtete Societät Auskunft giebt, genannt.

Der Rhederbrief ist oft mit dem Kaufbriefe über Schiffsparten in einem Documente vereiniget, allein die mehrste Zeit, wenn viele Rheder eines Schiffes sind, separat errichtet.

Da Treue und Glauben die Seele des Handels sind; so haben oft Kaufleute eines Ortes Parten in Schiffen oder sind darin interessirt, ohne dafs darüber weder förmliche Kaufbriefe noch Rhederbriefe im Schiffe sind. In Kriegszeiten kann dies die nachtheiligsten Folgen haben. Oft wissen die Capitaine um diese Interessentschaft, die sie für unschuldig halten und die es auch an und für sich ist, oder dieselbe erhellt anderweitig aus Papieren, die im Prisenprocesse gegen das Schiff exhibirt werden. Die reinsten Sachen von der Welt können dadurch in einem falschen Lichte erscheinen.

Es ist durchaus Regel der Vorsicht, dafs die Rheder- und Kaufbriefe über Schiffsparten in Kriegszeiten am Bord seyn müssen.

In der Sache des von Franzosen aufgebrachten dänischen Schiffes Wilhelmsburg, Capitain Jens Boysen, monirte der Berichtsabstatter Durand den

19ten Brumaire im Jahre 9 im Prisenconseil *) gegen den Umstand, daſs ⅛ Part des Schiffes zu Folge des Rhederbriefes (l'acte d'armement) von dem Hauptrheder an seinen Bruder überlassen war, sans quil paraisse de cette vente, ohne daſs ein specieller Kaufbrief über diesen Schiffspart vorhanden war.

f. Das Schiffsveränderungs - Document, oder der Reconstructionsbrief.

Wenn mit einem Schiffe eine Hauptreparatur vorgeht, z. B. wenn von einer Brig eine Fregatte gemacht oder es sonst auf die Art wesentlich verändert wird, so ist, um die Identität des Schiffes zu erweisen, das desfalls von dem Zimmermann gehörig ausgestellte authentische Instrument, Schiffsveränderungsdocument gewöhnlich genannt, in Kriegszeiten am Bord erforderlich, oder die Veränderung muſs sonst wenigstens in den Stammpapieren des Schiffes documentirt seyn; weil die Schiffsrehder darauf zu sehen haben, daſs die äuſserste Conformität und Harmonie zwischen den Papieren und dem Schiffe vorhanden und erweislich sey.

Bey dem Schiffe Reysiger, Capitain M. Jürgens,

*) Decision vom 19ten Brumaire Pag. 15, dieses Schiff betreffend.

welches von einem französischen Kaper nach Ostende aufgebracht war, suchte der Kaper durch einen Bericht von Kunstverständigen nach verlorner Sache im Appellatorio darzuthun, da er gegen die Neutralität und Legalität des neutralen Eigenthumsrechtes nichts vorbringen konnte, daſs das Schiff 12 Fuſs in England verlängert wäre und einen neuen Kiel erhalten hätte, daſs diese Reparatur ¾ des Werthes überstiege, und daſs daher nach den Seecoutümen dieses Schiff von englischer Bauart erachtet werden müſste. Glücklicher Weise hatte Portalis den Bericht darüber im Prisenconseil. Er tadelt den 9ten Messidor im Jahre 8 in seinem Berichte den Modum procedendi des Kapers und diese Unternehmung ex post. Heimlichkeit, Unerfahrenheit, Mangel an hinreichenden Gründen und Detail, Absurdität in der abgestatteten Declaration, Ueberschreitung der Befugniſs in den Folgerungen — — dies ist der Character davon, sagte er.

Bey der Entscheidung des Prisenconseils wurde unter den obwaltenden Umständen auf dieses Condemnationsmittel des Kapers bey der erwiesenen Neutralität des Schiffes und der Ladung nicht geachtet und solches mit Schaden uud Kosten frey erkannt.

g. Befreiungsurtheil.

Das letzte Document, welches ich für sehr wichtig

im Schiffe halte, ist das erhaltene Befreyungsurtheil nach einer Aufbringung, auf englisch act of Restitution genannt.

Indefs eine solche Acte ist der Natur der Sache und den Aeufserungen in den englischen und französischen Gerichten zu Folge kein unfehlbares Palladium, wofür Schiffsrheder es oft irriger Weise halten, gegen eine zweite Aufbringung.

Das dänische Schiff Normänden, Capitain Gabriel Tothammer, war von Cronstadt nach Carthagena bestimmt. Es wurde vor diesem Hafen genommen und als Prise dahin aufgebracht. Die Ladung desselben wurde als nicht gehörig neutral durch Schiffspapiere erwiesen, condemnirt, das Schiff aber durch die Entscheidung des französischen Consuls in Carthagena den 28sten Frimaire im Jahre 6 freygesprochen. In der desfalsigen Acte heifst es:

„In Erwähnung, dafs die Papiere des Schiffes en „regle sind, befehle ich, dafs der Kaper die Fracht „an den dänischen Capitain bezahle, und dafs die „französische Flagge von diesem Schiffe, so bald die „Ladung gelöscht ist, abgenommen werde.“

Der dänische Capitain erhielt hierüber ein Certificat. Er verfrachtete sein Schiff in Carthagena, wurde aber, wie er eben von da versegelt war, wieder von

einem französischen Kaper genommen und nach Mallaga aufgebracht. Hier wurde die Identität seines Schiffes bestritten. Er erwiederte, obstat res judicata. Ein französisches Urtheil beweiset in Hinsicht dieser meiner Reise, dafs meine Papiere en Regle sind. Der französische Consul kehrte sich nicht daran, sondern condemnirte den 12ten Floreal im Jahre 6 dieses so eben in einem anderen Gerichte durch ein Urtheil, von dem nicht appellirt war, freygesprochene Schiff. Auch in der Appellations-Instanz wurde es aus irrelevanten Gründen condemnirt.

In den englischen Gerichten schliefst gleichfals die Restitution kein neues gerichtliches Verfahren aus.

Sir W. Scott sagte in dem Falle des Schiffes Mercurius, *) Capitain Gerdes, den 10ten December 1798:

„In dieser Sache entsteht die Frage: ob Restitution „ein neues gerichtliches Verfahren ausschliefst?"

„Auf diese Frage mufs ich sagen, dafs bey der „Zurückgebung durch Consens im gegenwärtigen „Falle, die Parthey, wie ich denke, ein Versehen „beging. Wenn ein solcher Consens gerichtlich pro„tocollirt wäre, so würde dadurch eine zweyte Weg„nahme für den ersten Captor unmöglich gemacht

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 4.

„seyn. Gegen andere Partheyen wäre dies aber kein „Riegel. Wer indeſs eine zweyte Wegnahme wagt, „muſs es mit Gefahr der Kostenbezahlung und Ent„schädigung thun.“

Diese Beispiele werden meine obige Bemerkung beweisen. Obgleich ein Freysprechungsurtheil kein unfehlbares Schutzmittel gegen eine anderweitige Aufbringung ist; so ist doch ein solches Document für ein Schiff äuſserst schätzbar und wichtig. Mancher Kaper wird gewiſs dadurch bewogen, bey dem Risico, den er läuft, ein Schiff, welches er sonst aufbringen würde, fahren zu lassen, und ich rathe jedem Rheder das Freysprechungsurtheil bey dem Schiffe zu lassen, worüber es abgegeben ist.

Die oben benannten Papiere sind die Stammpapiere eines Schiffes oder die eigentlichen Schiffspapiere, so wie sie für dänische Schiffe, die im Revolutionskriege von der Elbe gingen, von vorsichtigen Rhedern der Natur der Sache und der Franzosen wegen für nothwendig oder nützlich erachtet wurden.

Ich wende mich jetzt zu den jedesmaligen Reisepapieren eines Schiffes. Sowohl diese als die vorhergehenden sind nach den verschiedenen Landesgesetzen und Usancen verschieden. Daſs sie es sind, hat sehr vielen Schaden verursacht und es wäre zu wünschen,

dafs eine Conformität in denselben hervorgebracht werden könnte. Ich werde wieder diejenigen aufrechnen, die für dänische Schiffe während des Revolutionskrieges zu Folge unserer Tractaten und der französischen Reglements für nothwendig erachtet wurden. Das Haupt-Document von diesen ist der Pafs des Schiffes, bey uns Dänen der lateinische Pafs genannt.

Er wird bey uns in Kriegszeiten von Sr. Majestät dem Könige eigenhändig unterschrieben.

Wie es in Frankreich vor der Revolution, wie der Regierungs-Commissair in seinem Berichte an das Prisenconseil über das Schiff Maria Henriette bezeugte — Sitte war, dafs die Blanquets der Pässe an die vornehmste obrigkeitliche Person der Seehäfen geschickt wurden, so ist es auch bey uns, weil sowohl in der Handlung im allgemeinen als bey der Navigation der Conjunctur-Augenblick von unberechbarem Werthe ist, und die Regierungen dem Handels-Stande es schuldig sind, jedes legale Mittel, welches in ihrer Gewalt ist, anzuwenden, um dieses Kleinod für denselben benutzbar zu machen. Um jedem möglichen Mifsbrauch der Königlichen Unterschrift vorzubeugen, steht auf der anderen Seite dem Königlichen Namen gegenüber das Wort Soepafs geschrieben. Ein Blanquet wird ausgefüllt, wenn vor der behörigen Obrigkeit

die zum Behuf der Impetrirung der Pässe erforderlichen Documente produciret und die vorgeschriebenen Eide körperlich geleistet sind. Unzählich sind die unzulänglichen Einwürfe gewesen, welche die französischen Kaper und Richter, vor Bonaparte's Zeit sich über die Datirung der Pässe haben zu Schulden kommen lassen. Sie berechneten z. B. sehr genau die Entfernung der Städte Bergen und Altona von Copenhagen, und wenn denn das Eigenthumscertificat besagte, dafs an dem und dem Tage die Eigenthumseide zum Behuf der Pässe geleistet wären, und der Pafs unglücklicher Weise von demselben Tage datirt war, so hiefs es: „Wie hat an einem Tage das Certi„ficat nach Copenhagen hinüberfliegen können. Wie „hat man es an demselben Tage in Copenhagen wissen „können, dafs die und die Eide in Altona, in Ber„gen geleistet waren? Hier ist Betrug — erwiesener „Betrug — der Pafs ist falsch — Condemnation!“

So hiefs es unter vielen anderen Fällen bey der Entscheidung über das dänische Schiff Venskab, Capitain Hinrich Meyer, in der Condemnation des französischen Consuls in Mallaga vom 27sten Floreal im Jahre 6, in welcher obige Rüchsicht eine Ratio decidendi abgab.

Ich bemerke diesen Gegenstand blofs historisch,

weil hoffentlich nie die Zeiten wieder kommen werden, wo diese Ungerechtigkeit wieder aufleben wird, oder, wo man nicht schnell, so bald die dabey interessirte Regierung dieses erfährt, durch andere Verfügungen in Hinsicht der Datirung beträchtlichem Schaden für die Nation vorbeugen wird. Ich habe schon oben berührt, daſs das Prisenconseil diesen Gegenstand aus dem richtigen Gesichtspuncte ansieht.

Der Paſs muſs mit der äuſsersten Sorgfalt geschrieben und ausgefertiget seyn. In dem Falle des americanischen Schiffes Republicain, Capitain J. Simpson,*) war der Paſs des Schiffes bey der Expedition nicht unterschrieben. Schiff und Ladung gingen hauptsächlich darüber verloren. Herr Portalis sagte in seinem Berichte über diese Sache im Prisenconseil:

„Ich habe in dem Passe einen Mangel entdeckt, „der mir wesentlich zu seyn scheint."

„Der aufgebrachte Capitain bekennt in dem ge„schriebenen Memoire, welches mir überreicht ist, „daſs der Capitain vor seiner Abreise, in die Hände „der Beamten der Marine einen Eid abstatten muſs, „daſs das Schiff einen oder mehreren americanischen „Bürgern zugehört, ohne weitere Benennung, und

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 253.

„er bekennt ferner, daſs nach dem im Tractat von „1778 befindlichen Formulare diese eidliche Bekräftigung hinter dem Passe sich befinden muſs.“

„Nun aber beweise ich, daſs am Ende des Passes, „den der Aufgebrachte bey sich führte, zwar ein „Attest über diese Bekräftigung sich befindet, aber „ohne Unterschrift des öffentlichen Beamten, vor „dem diese eidliche Bekräftigung geschehen ist, wie „auch desjenigen, der den Eid vermuthlich geleistet „hat. Hierin hat man also den Tractat von 1778 nicht „befolgt.“

„Eine Acte ist nichts, wenn sie nicht unterschrieben ist. Die Unterschrift macht alles. Bis dahin „sehe ich keine Acte, sondern nur eine simple Skizze, „oder einen Entwurf, dem weder eine gültige Kraft „vorangeht, noch folgt. Ich bin daher zu folgendem „Schlusse auctorisirt: daſs die durch den Tractat von „1778 vorgeschriebene eidliche Bekräftigung nicht „Statt gefunden hat.“

„Man sagt, daſs der Tractat von 1778 die Formalitäten, den Paſs betreffend, nicht bey Strafe der „Nullität vorgeschrieben habe, sondern bloſs in der „Absicht, sowohl von der einen als von der anderen „Seite allen Streitigkeiten und abweichenden Meinungen vorzubeugen.“

„Der Fehler, den ich in dem Passe entdeckt habe, „bezieht sich nicht blofs auf die Form der Acte, son„dern betrift auch das Wesentliche derselben; denn „eine Acte, die nicht unterschrieben ist, existirt „nicht, und in dem gegenwärtigen Falle ist es nicht „nöthig, dafs das Gesetz stricte die Nullität be„stimmt — diese folgt schon aus der Sache selbst.“

„Vergebens erwiedert man, dafs eine null und „nichtige Acte allezeit bonam fidem von Seiten des „Inhabers beweise, weil es wenigstens das Verlangen, „was man hatte, sich die Acte zu verschaffen, be„weiset.“

„Dies ist wahr, wenn die Acte nur Irregularitäten „enthielte; aber die Thesis verändert sich, wenn von „einer unvollkommenen und nicht vollendeten Acte „die Rede ist. Da diese Acte keine Existenz hatte, so „kann sie auch keine Wirksamkeit hervorbringen.“

„Man giebt vor, dafs die blofse Nullität des Passes „nicht die Confiscation des Schiffes nach sich ziehen „könne, wenn übrigens das neutrale Eigenthum „durch andere Documente constirt.“

„Ich räume im allgemeinen diesen Satz ein; allein „ich glaube, dafs er mit Unterschied angewandt wer„den mufs. Er ist unläugbar und der strengen Wahr„heit gemäfs, wenn nur von einer äufserlichen

„Nullität der Acte die Frage ist, das heiſst, von einer „Nullität, die nicht den bonam ſidem der Personen „zweifelhaft läſst. In dem gegenwärtigen Falle ist der „Mangel der Unterschrift des öffentlichen Beamten „und der Parthei von der Beschaffenheit, daſs man „vermuthen muſs, man habe nicht gewagt, die Neu„tralität des Schiffes zu beeidigen. Von diesem Fehler „hängt nicht bloſs die gröſsere oder geringere Sollen„nität der Acte ab, sondern die Acte selbst, und er „macht den bonam ſidem desjenigen verdächtig, der „sie hätte müssen ausfertigen lassen."

Mir ist der Fall eines neutralen Schiffes bekannt, welches, wenn das Schicksal es in französische statt in englische Hände geführt hätte, folgendes Versehens wegen ohne Rettung würde verloren gewesen seyn. Das Schiff war 1799 von einem Neutralen angekauft, und vorher in Händen der Kriegführenden gewesen. Es wurde 1799 ein Paſs für dasselbe impetrirt; durch ein Versehen wurde derselbe von 1798 statt von 1799 datirt. Das Schiff wurde in England aufgebracht: Erst erregte dieser Umstand bey den Engländern gewaltig viel Aufsehen, und sie hielten den Paſs für falsch. Weil aber aus dem Ensemble des Falles die Ehrlichkeit des Neutralen hervorging; so wurde über diese Sache

nicht einmal bey dem Fehler des Passes fernerer Beweis gefordert.

Um sich so viel wie möglich vor Fehlern zu hüten, überliefsen die von der Elbe abgehenden Capitaine die Durchsicht und Ordnung ihrer Papiere Advocaten, Notarien, Schiffsmacklern und bey den Gerichten angestellten Individuen, und diese Vorsichtsmaafsregel wird in allen Kriegszeiten sehr zweckdienlich seyn, da die Schiffscapitaine gewöhnlich erst im Augenblick der Abreise ihre Papiere erhalten und sodann mit Geschäftsgegenständen so sehr überhäuft sind.

Die Hauptverfügung der Franzosen, neutrale Pässe betreffend, ist in dem 4ten Artikel des Reglements von 1778 enthalten. Er lautet wie folget:

„Ein Pafs und Attest können nur zu einer Reise „dienen, und sollen als ungültig angesehen werden, „wenn bewiesen wird, dafs das Schiff, für welches sie „ausgefertiget worden, im Augenblick der Ausferti„gung in keinem Hafen des Fürsten, der sie ertheilet, „gewesen ist."

Ich berühre zuerst den Gegenstand der Expedition der Pässe. Ueber keinen ist wohl mehr in französischen Gerichten discutirt, als über diesen.

Der Flensburger Capitain Johann Christopher Rau

führte darüber in einem gedruckten Memoire an das Directorium folgende Thatsachen an.

Im Juny 1797 entschlossen meine in Flensburg wohnenden Rheder sich, als ich in Riga mit ihrem Schiffe Wohlthätigkeit lag, dasselbe nach Spanien zu schicken, und impetrirten die für mich bey meiner Fahrt aufserhalb der Ostsee erforderlichen Pässe. Sie wurden den 17ten Juny 1797 in Copenhagen geschrieben und unterschrieben und für mich bereit gehalten. Den 15ten July d. J. kam ich auf die Rhede von Copenhagen, landete, erfüllte die gesetzlichen Erfordernisse meiner Landesgesetze, erhielt meine Papiere und versegelte nach Spanien. Als ich von da zurück kam, wurde ich unter dem Vorwande nach Boulogne aufgebracht, weil ich zur Zeit der Expedition der Papiere nicht in meinem Vaterlande gewesen wäre. — Den 28sten Pluviose des Jahres 7 wurde meine Condemnation von der Section des Memoires des Cassationstribunals gefällt.

Nachdem er dieses Factum weitläuftig angeführt hatte, fährt er fort:

Die ganze Chicane beruht auf der Bedeutung des Wortes Expedition. Will dies sagen Unterzeichnung oder Ueberlieferung? Ist der Zeitpunct, wo der Pafs zugestanden, oder der wo er eingehändiget wurde,

derjenige, an welchem das Schiff im Vaterlande gegenwärtig seyn mufste?

Dies war die Frage.

Zu gleicher Zeit war das Schicksal des unter einerley Vorwand mit mir angehaltenen dänischen Schiffes Bruderliebe, Capitain Fynh, von dem Handlungstribunal von Boulogne zu entscheiden. Schiff und Ladung wurden von demselben condemnirt. Auf eine Appellation an das Tribunal du Pas de Calais wurde durch eine Entscheidung vom 19ten Messidor im Jahre 6 die Condemnation cassirt, und Schiff und Ladung freyerkannt, indem als Princip festgesetzt wurde:

„Dafs die Ueberlieferung des Passes allein die Ex„pedition constituire, dafs ein ingrossirter, datirter „und unterschriebener Pafs so lange, als er in den „Händen desjenigen ist, der ihn zugesteht, und so „lange er nicht an denjenigen, der ihn forderte, „abgeliefert wurde, ohne Wirkung sey."

„Durch dieses Princip belehrt, sprach in meiner „Sache das Handlungstribunal von Boulogne Schiff „und Ladung frey."

„Der Kaper von Kapitain Fynh, wandte sich in „Hinsicht der Entscheidung vom 19ten Messidor an „das Cassationsgericht. Er erschlich bey der Section „des Memoires eine Entscheidung zu seiner Gunst."

„Was mich betraf; so hatte mein Kaper von der „für mich günstigen Entscheidung des Handlungstri- „bunals an das Tribunal du Pas de Calais appellirt:“

„Bey diesem war unterdefs die für den Kaper gün- „stige Entscheidung gegen Capitain Fynh eingegangen, „und nun interpretirte dasselbe den 4ten Artikel des „Reglements von 1778 auf eine ganz entgegengesetzte „Weise wie vorher.“

„In meinem Urtheile vom 19ten Vendemiaire im „Jahre 7, wodurch mein Schiff nebst der Ladung „condemnirt wurde, heifst es: Diese Worte des 4ten „Artikels: „Expedition des Passes,“ in ihrer wah- „ren Bedeutung genommen, umfafsten die Zuge- „stehung, Untersiegelung und Unterschreibung des „Passes; dafs das Datum der Unterschrift und der „Untersiegelung eines Passes allein den Pafs consti- „tuire und ihm seine ganze Perfection gebe — dafs „demnach, da mein Schiff den 17ten Jan. 1797 — an „dem Tage, wo mein Pafs zur Perfection gelangte, „in Riga war — der Pafs null sey.“

„Ich wandte mich nun meinerseits an das Cassa- „tionstribunal.“

„Ich harrte auf mein Schicksal, als am letztver- „wichenen 28sten Nivose die Sache von Capitain „Fynh, in welcher interlocutorisch gesprochen war,

„von der Civil-Section des Cassationsgerichtes defini-
„tiv entschieden wurde. Das Urtheil besagte.“

„ „In Erwägung, daſs die Verfügung des 4ten
„ „Artikels: „ein Paſs sey für null zu erachten,
„ „wenn das Schiff nicht im Augenblicke der Expedi-
„ „tion in einem der Häfen der Macht war, die ihn
„ „zugesteht, nicht anders als von dem Augenblicke
„ „der Ueberlieferung des Passes an den Capitain,
„ „und nicht von dem Augenblicke der Perfection
„ „des Passes, der vorher Statt hatte, verstanden
„ „werden kann, und in Erwägung, daſs das Schiff
„ „in dem Augenblicke der Ueberlieferung des von
„ „Seiten des Königs von Dännemark zugestandenen
„ „Passes in einem dänischen Hafen war; so kann
„ „aus diesen Gründen der Paſs nicht für null erachtet
„ „werden.“ “

„Welche glückliche Vorbedeutung für mich. Den
„28sten Pluviose, wie gesagt, kam meine Sache bey
„der Section des Memoires zur Entscheidung. Ich
„übergab bey derselben die von demselben Tribunal
„30 Tage vorher in einer ganz gleichen Sache abge-
„gebene Entscheidung.“

„Ich entfernte mich voll Zutrauen.“

„Nach 2 Stunden wurde ich wieder hereingerufen.“

„Was hörte ich?“

„ „In Erwägung, dafs das Schiff die Wohlthätig-
„ „keit zu einer Epoche als der Pafs datirt und unter-
„ „zeichnet wurde, in Riga, einem feindlichen
„ „Hafen war.“ “

„ „In Erwägung, dafs es nicht erwiesen ist, dafs
„ „der Pafs dem Capitain Rau in Copenhagen durch
„ „eine öffentliche Auctorität eingehändiget ist.“ “

„ „In Erwägung, dafs der Pafs ertheilt ist, um
„ „von Riga nach Spanien und nicht um von Copen-
„ „hagen zu versegeln — so verwirft das Tribunal die
„ „Appellation des Capitain Rau.“ “

„Ich hatte auf allen Fall bey meiner Vertheidigung
„behauptet, dafs der 2te Artikel die Sauvegarde meines
„mehr als 20 mal neutral erwiesenen Eigenthums seyn
„müfste. Ich hatte zu dem Ende eine ganz neulich
„von der Civil-Section des Cassationstribunals zu
„Gunsten des dänischen Schiffes Elisabeth, Capitain
„Harboe, abgegebene Entscheidung producirt. Ich
„hatte ausdrücklich der Aufmerksamkeit meiner Rich-
„ter die in Hinsicht des besagten Schiffes gemachte
„Bemerkung empfohlen, dessen Pafs man auch unter
„dem Vorwande der Nonpresence im Augenblick der
„Expedition des Passes critisirte — des Inhalts:“

„ „In Erwägung, dafs die Confiscation dem 2ten
„ „Artikel des Reglements von 1778 entgegen seyn

„ „würde, weil diesem zu Folge die Nullität des
„ „Passes nicht die Confiscation bewirkt, sondern
„ „blofs die Unwirksamkeit des Passes als ein Beweis-
„ „mittel der Neutralität effectuirt, und dafs ein
„ „Haufe von anderen regelmäfsigen Papieren am
„ „Bord ist, welche die Neutralität des Schiffes und
„ „der einhabenden Ladung beweisen — so entschei-
„ „den wir zu Gunsten des Schiffes.“ “

„Vergebens.“

Durch das Prisenconseil ist indefs diesem Schwanken der Meynungen Einhalt geschehen. Herr Portalis sagte in seinem Berichte in der Sache des dänischen von Pernau nach Lissabon bestimmt gewesenen Schiffes Constance, Capitain Henrichsen, den 29sten Prairial im 8ten Jahre:

Nach dem Inhalte des 4ten Artikels des Reglements von 1778 beurtheilt man den Pafs des Schiffes Constance.

Man sagt, dieser Pafs sey dänisch. Er ist vom 23sten July 1796 datirt, und damals war das Schiff in dem Hafen von Pernau in Rufsland, woraus man schliefst, dafs das Schiff in keinem der Häfen des Fürsten gewesen sey, in dessen Namen derselbe expedirt ist, und dafs der Pafs daher null sey.

In Facto ist zugestanden, dafs das besagte Schiff

im Hafen von Pernau im Augenblicke der Impetrirung des Passes war.

Man weiſs, daſs diese Art von Documenten zum Voraus impetrirt werden, damit die Unternehmung, die man vor hat, nicht retardirt werde. Es trift sich daher, daſs ein Paſs in Abwesenheit derjenigen redigirt wird, die ihn impetrirten. Ausgemacht ist es, daſs das Schiff Constance nach der Abreise von Pernau sich nach einem im Sunde befindlichen dänischen Hafen begab und von da, wie es aus einem Zollschein erwiesen ist, nach Copenhagen, wo also der Paſs an den Capitain wird eingehändiget seyn. Es ist daher keine Contravention gegen den 4ten Artikel des Reglements von 1778 vorhanden, denn dieses Reglement besagt gar nicht, daſs man in einem der Häfen des Prinzen, der den Paſs ertheilt in dem Augenblicke, da der Paſs impetrirt und redigirt wird, befindlich seyn muſs, sondern bloſs bey der Expedition.

Der Gegenstand des Gesetzes ist, sich zu versichern, daſs der Paſs nicht in feindliche Hände gerathen ist, und daſs er wirklich für einen der Unterthanen des Fürsten, der ihn bewilliget hat, bestimmt ist. Nun ist dieser Gegenstand erfüllt, wenn die Expedition und die Ueberlieferung davon in den Staaten

des Prinzen, der ihn ertheilt, an den Unterthan, auf den er lautet, geschehen ist.

Der Paſs gedenkt des Capitains als von Pernau abgehend, weil der Capitain von diesem Hafen denselben verlangt hat. Zu Folge der Bedingungen des Gesetzes hatte man zu beweisen, daſs der Capitain zu Pernau die Expedition des impetrirten Passes erhalten hätte. Nun aber ist dies zu Folge der aus den Schiffspapieren hervorgehenden Thatsache weder wahrscheinlich, noch möglich.

Ich füge zur Ehre der Principien hinzu, daſs, indem man eine Contravention gegen den 4ten Artikel annehmen wollte, man bloſs auctorisirt wäre, zu schlieſsen, daſs der Paſs null sey, ohne daſs die anderen Papiere es sind.

Die Strafe der Nullität ist die einzige, die durch das Gesetz prononcirt ist. Allein ein Document, wodurch die Neutralität constirt, kann null seyn, ohne daſs die anderen es sind, und die übrigbleibenden können hinreichen, um die Neutralität über alle Zweifel zu erheben. Es ist nicht zu bestreiten, daſs die Neutralität nicht erwiesen werden müsse; allein dies kann sie durch mehrere in den Reglements designirte Arten von Beweisen, deren die eine independent von der anderen ist; daher kann der Fehler, den man in

einem dieser Beweise wahrnimmt, die Wahrheit derjenigen nicht erschüttern, die ohne Fehler und nicht irregulär sind.

Dies ist der Fall, wo man mit den Rechtsgelehrten sagen kann, vitiatur et non vitiat. Ueberdies ist es auch die Disposition des Reglements von 1778, daſs, nachdem in demselben alle Schiffspapiere aufgezählt sind, die dazu dienen können, das neutrale Eigenthum zu beweisen, der Gesetzgeber hinzufügt: „aus einem derselben muſs wenigstens das neutrale Eigenthum constiren, oder eines derselben muſs davon eine bestimmte Angabe enthalten."

Man muſs mit Sorgfalt die simplement null und nichtigen Papiere von denjenigen unterscheiden, in welchen man Umstände wahrnimmt, welche uns auctorisiren zu präsumiren, daſs sie simulirt oder betrüglich sind.

Die simplement null und nichtigen Papiere sind an und für sich von keinem Werthe; allein sie zerstören nicht den Werth anderer Schiffspapiere, von denen jedes nach seinem eigenthümlichen Character erwogen werden muſs.

Es ist ganz was anderes mit den Papieren, die des Betruges und der Simulation verdächtig sind. Diese entamiren die Glaubwürdigkeit desjenigen, der

Inhaber davon ist. Der am Tage liegende Betrug läſst denjenigen argwöhnen, den man nicht sieht — daher ist alles von Grund auf erschüttert, sobald die Neutralisation sich von irgend einer Seite offenbaret.

Die Distinction, welche wir vorgeschlagen, ist von den Reglements gemacht. Kommt es auf ein Papier an, woraus man den Betrug oder die Neutralisation ersiehet; so beschränken sie sich nicht, die Strafe der Nullität zu prononciren; sondern sie erkennen auch die Strafe der Confiscation. Kommt es hingegen auf ein bloſs in der Form oder Materie irregulaires Document an; so beschränken die Reglements sich darauf, zu sagen, daſs sie null und nichtig sind, und sie lassen allen Folgerungen, die man aus den anderen Schiffspapieren ziehen kann, ihre Kraft.

Nun beschränkt sich das Reglement von 1778 in dem Falle, worauf es hier ankommt, darauf, daſs der Paſs, der in einem dem Gebiete des Fürsten, in dessen Namen er expedirt wurde, fremden Hafen expedirt wäre, für null zu erachten sey — folglich, wenn der Paſs, worauf es ankommt, null wäre; so hätten wir noch zu untersuchen, ob er nicht durch die anderen Schiffspapiere supplirt würde.

Man macht den Einwurf, daſs ein Paſs, der null sey, als nicht existirend erachtet werden müſste, und

dafs derjenige, welcher mit einem annullirten Passe reise, als ein Reisender ohne Pafs anzusehen sey.

Dies ist nicht exact. Eine selbst null gewordene Acte dieser Art beweiset allemal den bonam fidem desjenigen, der Inhaber davon ist. Die Nullität der Acte kann eher aus der Handlung desjenigen, der sie redigirt und der sie expedirt entstehen, als aus der Handlung desjenigen, der sie impetrirt und erhält. Man mufs daher die Grundsätze nicht utriren, sondern sie weise anwenden.

Uebrigens habe ich schon bewiesen, dafs das System des Kapers auf einer Supposition beruht, als wenn der Pafs nämlich nach Pernau geschickt sey, welche durch die Evidenz der Sache selbst widerlegt wird.

Aus diesen und anderen auf andere Papiere des Schiffes angewandten Gründen, erkannte das Prisen-Conseil Schiff und Ladung frey.

Ich komme jetzt auf einen mit dem vorhergehenden ähnlichen Umstand, der viele Neutrale um das Ihrige gebracht hat. Wenn Schiffe nämlich in der Fremde angekauft wurden und von da als neutrales Eigenthum versegeln sollten, oder wenn sie blofs in der Ostsee gefahren hatten und nun eine Destination aufser derselben erhielten; so wurden die zu ihrer

Fahrt nöthigen Papiere von ihren Rhedern dafür impetrirt, und entweder von der Regierung oder der vornehmsten Magistratsperson des Ortes nach dem Hafen der Abreise des Schiffes an den daselbst befindlichen Consul der neutralen Nation eingesandt. Wenigstens verfuhr man so in Dännemark. Wenn die Franzosen vor Errichtung des Prisenconseils ein dergestalt mit Pässen versehenes neutrales Schiff antrafen; so wurde es aufgebracht und sicher condemnirt.

Dies war namentlich der Fall in Hinsicht des Schiffes Venskab, Capitain Hinrich Meyer. Der Rheder desselben hatte es im Auslande gekauft, und von Dortrecht nach Smyrna an Hamburger verfrachtet. Er hatte die zu Folge der Gesetze seines Landes erforderlichen Papiere gehörig impetrirt, und sie waren nach Dortrecht zum Behuf des Schiffes eingeschickt worden. Das Schiff wurde in Verfolg seiner Reise nach Almeira in Spanien von einem französischen Kaper aufgebracht. Unter den Condemnationsgründen des Consuls in Mallaga war folgender:

Weil das Schiff Venskab den 19ten Januar 1798 in der Epoche, da der Paſs desselben von Copenhagen expedirt wurde, in Dortrecht in Holland gewesen sey, wodurch dasselbe nach dem 4ten Artikel des Reglements von 1778, und dem 4ten Artikel des 9ten

Titels der Ordonance de la Marine von 1681 eine Prise würde.

Dieser Artikel lautet wie folget:

„Alle Schiffe sollen confiscable seyn, die unserem „Feinde zugehören, oder die von Seeräubern, Meer-„schäumern, oder anderen die Streifereyen auf dem „Meere machen, ohne eine Erlaubniſs von einem „Fürsten oder souveränen Staat dazu zu haben, „befehliget werden."

Herr Estrangin, der vor dem Appellationstribunal in Aix diese Sache zu vertheidigen hatte, und der sie sehr geschickt vertheidigte, sagte in seinem gedruckten Memoire:

„Daſs er freylich viele Entscheidungen gegen „sich hätte."

Er bestritt aber die Auctorität dieser Entscheidungen, berief sich auf die Ausdrücke des Reglements vom 17ten Feb. 1694, von dem, wie er sagte, das von 1778 eine Wiederholung war, auf den 2ten Artikel des Reglements von 1778, auf den Tractat mit Dännemark, auf die gesunde Vernunft und auf das Völkerrecht.

Allein das Schiff wurde auch in dieser Instanz condemnirt.

Aus den aus dem Falle des Schiffes Constance her-

gesetzten Aeuſserungen von Herrn Portalis, und aus späteren von dem Conseil abgegebenen Entscheidungen ist es jetzt anzunehmen, daſs jetzt bey einem Falle von der so eben berührten Art die Disposition des 2ten Artikels des Reglements von 1778, und eine vernünftige Auslegung desselben immer obsiegen wird.

Schon unterm 25sten Frimaire im Jahre 7 besagte das Cassationstribunal in der Sache des preuſsischen Schiffes Engel Elisabeth, welches in Holland von einem Preuſsen angekauft war, aus Preuſsen Pässe nach Amsterdam erhalten hatte, und auf einer Reise von Amsterdam nach Lissabon von Franzosen genommen worden war:

„Vorausgesetzt, daſs die Anwesenheit des Schiffes Engel Elisabeth in dem Hafen von Amsterdam zu der Zeit, als der Capitain Augustin in Preuſsen den Paſs für dasselbe erhielt, erweisbar ist; so muſs dieser Paſs nothwendiger Weise als gültig erachtet werden, weil dieses Schiff von feindlicher Bauart durch einen französischen Kaper dem Feinde abgenommen und zu Amsterdam an Herrn N. einen Preuſsen verkauft wurde, nicht ohne Paſs aus diesem Hafen auslaufen und frey navigiren konnte, (et naviguer librement) als kraft eines ihm durch seinen Souverän zugestandenen Passes.“

Mehrmals haben die französischen Kaper in ihren Gerichten Vortheil davon zu erhalten gesucht, daſs sie vorgegeben, die Pässe der aufgebrachten Schiffe wären veraltet (surannė) und dadurch annullirt. Dies geschah namentlich in dem Falle des schwedischen Schiffes die alte Freundschaft, welches einen 1793 expedirten Paſs am Bord hatte und 1797 mit diesem Passe von Amsterdam in Fracht versegelte. Franzosen nahmen und condemnirten es in der ersten Instanz.

Das Tribunal in Aix erkannte indeſs aber den 6ten Prairial im Jahre 6 die Freilassung desselben.

Eine gleiche Exception wurde von dem französischen Kaper des dänischen Schiffes Freundschaft, Capitain Brouwer gemacht, unter dem Vorgeben, daſs der Paſs dieses Schiffes älter als 2 Jahre, und daſs dies den dänischen (nicht den französischen Gesetzen) zuwider sey. Nach dem Präjudicat des Schiffes, die alte Freundschaft, wird diese Exception dem Richter des Tribunals zu Aix, vor welchem auch das Schicksal des Schiffes Freundschaft, Capitain Brouwer, zu entscheiden war, keine Ratio decidendi abgegeben haben.

In der Sache des schwedischen Schiffes Kronprintsen, Capitain Malmberg, nahm der französische Consul in Mallaga an, daſs das Schiff, seitdem es von Stockholm versegelt war, in Gothenburg gewesen sey,

und nahm daher einen Condemnationsgrund, weil die Papiere des Schiffes hätten erneuert werden müssen, denn zu Folge des 4ten Artikels des Reglements von 1778 könnte der Paſs nur für eine Reise dienen.

Der Advocat Bouteille, der diese Sache bey dem Appellationstribunal in Aix zu vertheidigen hatte, bestritt die Anwesenheit des Schiffes in Gothenburg und fügte dann hinzu: und selbst eine bloſse Anwesenheit in einem vaterländischen Hafen nach einer Reise bildet keine Zuhausekunft. Die Zuhausekunft setzt eine Löschung des Schiffes, eine Entlassung der Equipage, eine Zurückgabe der Papiere voraus. Eine neue Reise aus seinem Lande wird durch das Einnehmen einer neuen Ladung, die Annahme einer neuen Mannschaft und die Impetrirung eines neuen Passes characterisirt. Alles dies findet nicht Statt, wenn man bloſs in einem Hafen seines Landes anläuft und kaum in demselben an's Land steigt. Auf diesen Fall kann die Erneuerung des Passes nicht gefordert werden. Es ist kein Gesetz, welches dies auf diesen Fall vorschreibt. Das Gesetz würde sehr unvernünftig seyn.

Was unsere dänischen Gesetze betrifft, so ist es nicht wahr, daſs dieselben die Dauer der lateinischen Pässe auf 2 Jahre beschränken. Da unser Proper-Handel so geringfügig ist; so müssen unsere Schiffe gröſstentheils in der Frachtfahrt ihren Unterhalt suchen,

und ein Gesetz, welches die Dauer der Pässe auf so kurze Zeit beschränkte, wäre sehr hart. Unsere Gesetze sagen blofs, dafs ein Pafs nur für eine Reise gültig seyn soll, (NB. in den Augen der Landesgesetze) d. h. bis ein Schiff wieder in einen Hafen der Besitzungen Sr. Majestät zurückkehrt.

Havarie-Fälle und Fälle von blofsen Anlaufen sind natürlich ausgenommen.

In Hinsicht der dänischen Schiffe, die von Hamburg in Ladung versegeln, ist es gesetzlich, dafs sie ihre Pässe in Altona erneuern müssen, ausgenommen in dem Falle, dafs sie von da nach ihrem eigenen Hafen versegeln. Nur unsere Verhältnisse mit den barbarischen Mächten haben Se. Majestät veranlassen können, die Dauer der türkischen Pässe auf 2 Jahre zu beschränken, nach welcher Zeit sie bey uns erneuert oder wenigstens aufs neue bezahlt werden müssen.

Von Stettin und von anderen Häfen der Ostsee in Pommern fahren die daselbst gebaueten Schiffe, wenigstens auf einige Freyjahre, blofs mit dem gehörig errichteten Bielbriefe, statt eines Passes. Die Engländer haben in ihren Gerichten immer dergestalt als preufsisch documentirte Schiffe respectirt. Die Franzosen in dem Revolutionskriege in ihren Gerichten aber nicht.

Herr Portalis sagte über diesen Gegenstand den 16ten Thermidor im Jahre 8 im Prisenconseil, in Betreff des preufsischen Schiffes Carolina Wilhelmina, Capitain Christopher Bradenahl:

Diese Sache beruht im Wesentlichen auf der Mangelhaftigkeit des statt des Passes producirten Papiers, und auf den Fehlern, die man in der Musterrolle bemerkt.

Man hat statt des Passes eine Acte producirt, aus welcher blofs erhellt, dafs das Schiff Carolina Wilhelmina von preufsischer Bauart ist, dafs es Preufsen angehört und dafs es während 6 Jahre sich den Freyheiten und Gerechtsamen, die den in Preufsen erbaueten Schiffen zuständen, zu erfreuen hätte. Diese Acte ist von dem Oberinspecteur, Inspector und Controlleur der Einnahme-Kammer in Pommern ausgefertiget.

Kann man eine solche Acte als einen Pafs oder Congé betrachten?

Der 3te Artikel des 10ten Titels des ersten Buches der Ordonance der Marine von 1681 besagt, dafs die Pässe den Namen des Capitains, des Schiffes, den Hafen wohin es gehört, seine Gröfse, den Ort seiner Abreise und seiner Bestimmung enthalten müfsten. Wenn wir diese gesetzliche Disposition mit der Acte,

von der wir gesprochen haben, confrontiren, so ist es unmöglich, in dieser Acte die Natur und den Character eines wahren Passes zu entdecken.

Man macht den Einwurf, daſs man im preuſsischen Lande in beständiger Gewohnheit sey, ohne alle andere Vorsicht in See zu gehen, und daſs man die Usancen jedes Landes respectiren müſste.

Allein laſst uns den Fall distinguiren. Ich weiſs, daſs man in der Ostsee (mare clausum) ohne Paſs segelt, und man kann es ohne Gefahr. Kann man daraus schlieſsen, daſs die Schiffe, die aus diesem Meere anders wohin versegeln, sich ohne Paſs im eigentlichsten Verstande behelfen können? Die Praxis aller Nationen, die Häfen in der Ostsee haben, supponirt das Gegentheil. Alle dänischen und schwedischen Schiffe, die in unsere oder andere Meere segeln, versehen sich mit einem wahren Passe.

Was Preuſsen betrifft, so können wir den 2ten Artikel eines Reglements Sr. Preuſsischen Majestät für seine General-Consuln, Consuln, Agenten und Vice-Consuln citiren. (Es ist vom 18ten Sept 1796) Er besagt:

„Der Consul hat fürs Erste darauf zu sehen, daſs „in Conformität mit den zu verschiedenen Zeiten aus „unseren Departements emanirten Verordnungen die

„Capitaine sich vor dem Consulat sistiren — daselbst „ihre Pässe produciren. — — — Er hat sich von der „Authenticität der ihm producirten Pässe zu überzeu-„gen und hat sie, wenn es nöthig ist, gratis mit „einem Producto zu bezeichnen." Nun setzt die Verpflichtung, Pässe zu produciren, nothwendig die Verpflichtung voraus, Pässe bey sich zu führen; man darf daher schliefsen, dafs die preufsischen Capitaine sich nicht den Verordnungen ihres Souveräns gemäfs betragen, wenn sie aufser dem baltischen Meere ohne Pässe fahren. *)

Ueberdies giebt es keine specielle Usance, die gegen das conventionelle Völkerrecht Europens bestehen könnte. Nun kann zu Folge des Völkerrechtes kein Schiff aus den Häfen des Gebietes seines Fürsten ohne

*) Wann erlebt wohl ein Genommener das Glück, dafs zu seiner Gunst Gesetze seines Landes allegirt werden! Wer hat Herrn Portalis gesagt, dafs die preufsische Regierung bey Abfassung obiger Gesetze die Pafsdefinition der französischen Marine-Ordonanz angenommen hat. Wer hat ihm gesagt, dafs die Stettiner Documente, die bis jetzt alle Kriegführende in der producirten Form respectirt haben, nicht von dem preufsischen Consul für die in der Verordnung genannten Papiere zu erachten sind?

einen Paſs in guter und gehöriger Form versegeln. Ich habe nicht nöthig anzuzeigen, daſs das Wort Fürst ein unbestimmter Ausdruck ist, der sich zu Folge der Sprache der Publicisten auf die Regierung jedes Staates anwenden läſst.

Es ist unstreitig nicht nothwendig, daſs die accidentellen Formen einer Acte allenthalben dieselben sind. Es ist unläugbar, daſs sie allenthalben verschieden seyn können. Daher ist es ein Princip, daſs die Form jeder Acte von den an dem Orte, wo die Acte ausgestellt ist, herrschenden Usancen abhängt — locus regit actum. Es giebt allgemeine Regeln, weil die gesunde Vernunft allenthalben dieselbe ist. Allein die Formen wechseln nach den Oertern und Zeiten, weil sie nicht bloſs der Vernunft angehören, sondern von der Praxis und den besonderen Sitten jedes Landes abhängen.

So werden z. B. in einigen Ländern die Pässe von der ersten Magistratsperson des Landes ausgefertiget, in anderen von einer untergeordneten Magistratsperson. In einem Lande beobachtet man mehr Sollennität in der Ausfertigung oder dem äuſseren Wesen der Acte, in anderen weniger. Es ist allemal hinreichend, daſs der Paſs durch die competente Auctorität und in der gewöhnlichen Form expedirt wird — denn

es ist eine Maxime des Völkerrechtes, daſs das was in einem Lande authentisch ist, es allenthalben ist. Die Jurisdiction eines Staates kann sich nicht auſser seinem Territorio ausdehnen; allein der öffentliche Character, den ein Staat der Form der in seinem Namen und durch seine Beamten ausgestellten Acten ertheilt, darf nirgends verkannt werden. Wenn dem anders wäre; so würde aller regelmäſsige Verkehr zwischen den Völkern aufhören. Daher ist es eine unbestreitbare Regel, daſs alle in dem Lande, wo sie ausgestellt sind, für authentisch anerkannte Acten bey uns in Civil- und politischen Sachen Beweiskraft haben. Man hat durch die Verbindung zwischen den verschiedenen Ländern die Nothwendigkeit gefühlt, den in den respectiven Ländern zu Folge der dortigen Verfassung errichteten Acten die Kraft der öffentlichen Glaubwürdigkeit zu ertheilen.

Folglich wenn in diesem Falle ein wirklicher Paſs zum Vorschein gekommen wäre, und wenn es nur darauf ankäme, die zufällige und äuſsere Form desselben mit den Verordnungen des Landes, in welchem er ausgestellt ist, zu confrontiren; so würden alle Schwierigkeiten verschwinden, wenn die Acte mit den Verordnungen conform befunden würde.

Allein dies ist nicht der Fall. Es kommt hier nicht

darauf an, ob die Acte, die für einen Paſs ausgegeben wird, mit den in Preuſsen gewöhnlichen Formalitäten bekleidet ist — es kommt darauf an, zu untersuchen, ob dies Document wirklich ein Paſs sey? Die Frage bezieht sich nicht bloſs auf die Form der Acte, sie betrifft gänzlich das Wesen und die Natur der Acte selbst.

Es ist evident für Individuen aller Nationen, daſs ein bloſser Bielbrief und preuſsischer Eigenthumsbeweis kein Paſs ist — dies folgt aus der Natur und dem Wesen der Sache selbst. Wenn ein solches Certificat hinreichet, um in der Ostsee zu segeln; so rührt es nicht daher, weil das Papier einem Passe gleich gilt; sondern weil man ohne Paſs in der Ostsee segeln kann. Auch finden wir am Bord preuſsischer aus der Ostsee kommender Schiffe wahre und eigentlich so zu nennende Pässe, so wie wir solche am Bord der dänischen und schwedischen Schiffe finden, die aus demselben Meere kommen.

Es würde von der gröſsesten Gefahr seyn, wenn man specielle Gebräuche auſser der Ostsee verpflanzen wollte, wodurch man so leicht die Sicherheit anderer Nationen gefährden könnte. Wir sehen, daſs die nordischen Mächte in dieser Hinsicht allezeit das Völkerrecht respectirt haben; daſs sie es nie vernach-

läſsiget haben, denjenigen ihrer Schiffe, die in unsere oder andere Meere kommen, Pässe zu geben, und daſs man den Mangel eines Passes, der ein Hauptbewegungsgrund seiner Anhaltung gewesen ist, nur der Nachläſsigkeit des Genommenen imputiren kann.

Was die allgemeine Regel betrifft, (en principe) so ist es hinreichend, daſs das neutrale Eigenthum erwiesen sey, und die Confiscation kann nicht eintreten. Die Neutralität kann unabhängig von gewissen Irregularitäten der Form bewiesen werden, allein sodann ist es nöthig, daſs die Neutralitätsbeweise, die man producirt, conclusiv genug sind, um die fehlenden zu ersetzen.

Im vorliegenden Falle producirt man z. B. ein Papier woraus constirt, daſs das quästionirte Schiff von preuſsischer Bauart sey und daſs es Preuſsen angehörte, als der Zollinspecteur in Stettin den Punct des Eigenthums verificirte — allein späterhin kann ein ursprünglich preuſsisch gewesenes Eigenthum feindlich geworden seyn. Welche Versicherung haben wir, daſs dem nicht so ist? Es liegt dem Genommenen auf, seine Neutralität durch seinen Paſs, durch seine Musterrolle und durch andere am Bord befindliche Papiere zu beweisen. Alle Präsumptionen sind gegen ihn, wenn er nicht en regle ist. Die an und für sich

annullirten Papiere vitiiren die anderen Schiffspapiere nicht, sie können selbst zuweilen zu dem Wahrheitsbeweise concurriren, ex acto nullo etiam elicitur veritas! allein es können Fälle vorkommen, wo der absolute Mangel gewisser Papiere und die Natur der Fehler, die man in andern bemerkt, einen allgemeinen Einfluſs auf die ganze Sache haben.

Der Paſs ist der specielle Beweis, daſs das Schiff nicht dem Feinde angehört und daſs es unter der Protection einer neutralen Macht segelt. Er beweiſst, daſs die Flagge nicht masquirt ist, daſs das Eigenthum des Schiffes nicht feindlich geworden ist und daſs der Capitain fortfährt, zu Folge der Gesetze und unter dem Schutze seines Fürsten zu fahren. Man unterdrücke den Paſs, und es ist vergebens, daſs man die ursprüngliche Neutralität des Schiffes und des Capitains beweisen kann, man hat keinen legalen Beweis der gegenwärtigen Neutralität, und bey diesem Puncte muſs man sich doch verweilen.

Schiff und Ladung wurden dieser Ursache wegen, und weil die Musterrolle nicht en regle war, condemnirt, nach dem Vorschlage des Herrn Portalis.

Ueber die französischen Grundsätze in Hinsicht der Pässe für Frachtreisen sehe man den 1sten Band dieses Werkes Pag. 530. —

2. Der türkische Pafs, oder wie er bey uns genannt wird, der algiersche Pafs.

Dies ist ein zu Folge der Verträge mit den barbarischen Staaten, für diejenigen Schiffe, welche die Gewässer zu befahren gedenken, worin ihre Raubschiffe kreuzen, erforderlicher Pafs, der bey uns von dem Königl. Commerzcollegio namens Sr. Majestät ausgestellt wird. Er ist auf Pergament geschrieben, so wie jetzt auch unsere lateinischen Pässe. Vorne auf demselben steht das Bild eines Schiffes, welches wellenförmig durchschnitten ist, und wovon die barbarischen Raubschiffe die eine Hälfte haben, um die Aechtheit des Passes dadurch zu erfahren — (Charta partita). —

Wir haben in Dännemark eine Menge Verordnungen über diesen Pafs. Es wird die äufserste Vorsicht bey Ertheilung desselben angewandt. Nur diejenigen vormals Fremden die 3 Jahre vorher das Bürgerrecht bey uns erhalten haben, können ihn zu Folge unserer Verträge mit den barbarischen Staaten impetriren. Die Rheder und Capitaine müssen sich jedesmal eidlich verpflichten, die Königl. Verordnungen in Hinsicht desselben genau zu befolgen.

Dieser Pafs ist zwar der Franzosen wegen in Kriegszeiten nicht erforderlich, allein es würde doch, da sie

die Nothwendigkeit desselben für diejenigen Schiffe kennen, welche das Mittelmeer und die demselben nahe liegenden Gewässer befahren, Verdacht erregen, wenn er am Bord eines in besagten Gewässern aufgebrachten Schiffes fehlte.

5. Das Eigenthums - Certificat in Betreff des Schiffes.

Dies ist bey uns in lateinischer Sprache abgefaſst, und unsere Schiffe führen es in Folge unserer Tractaten von 1660 mit England und von 1742 mit Frankreich.

Um dasselbe zu erhalten, hat sich der Rheder oder der Hauptrheder vor der competenten Obrigkeit unter der Anzeige der Bestimmung seines Schiffes zu sistiren, die Eigenthumsbeweise und andere Stammpapiere des Schiffes dem Gerichte vorzulegen und sein Eigenthum, und daſs er sich in Betreff desselben den Gesetzen gemäſs verhalten will, körperlich zu beeidigen, auch der Capitain desselben hat es körperlich zu beeidigen, daſs er so viel an ihm liegt auf seiner vorhabenden Reise genau die Gesetze befolgen will.

Nach diesen Vorgängen wird das Eigenthumscertificat ertheilt. In Altona stattet der Magistrat darüber schriftlich Bericht an den Oberpräsidenten ab, daſs die Paſsimpetranten die Requisita der Gesetze gericht-

lich prästirt haben. Dieser ertheilt darauf den lateinischen Paſs und die französische und englische von ihm attestirte Uebersetzung des lateinischen Certificats, und die französische Uebersetzung des lateinischen Passes und den algierschen Paſs, nachdem er sich über die Zurücklieferung und den legalen Gebrauch des letzteren einen eidlichen Cautionsschein von dem Rheder hat unterschreiben lassen.

In den letzten Zeiten des Revolutionskrieges, nachdem so viele Schiffe bloſs darüber von den Franzosen aufgebracht und condemnirt waren, weil sie zur Zeit der Impetrirung ihrer Papiere bey dem Altonaer Gerichte im Hamburger Hafen befindlich gewesen waren, kamen die dänischen Schiffe zur Zeit der Expedition ihrer Papiere, nach dem Altonaer Hafen, die Capitaine sistirten sich im Oberpräsidio zu Altona mit der eidlichen Anzeige, daſs sie zur Zeit der Impetrirung und Erhaltung ihrer Papiere in Altona, folglich in einem Königlich dänischen Hafen befindlich gewesen waren, und erhielten von dem Oberpräsidenten darüber

4. ein Aufenthaltscertificat.

Auſser diesen war ein Certificat über ihre Armirung in der oft angeführten Zeit sehr nothwendig.

5. Kanonencertificat.

Um dasselbe zu erhalten, sistirten die Capitaine sich vor ihrer competenten Behörde mit der eidlichen Anzeige:

„Sie hätten die und die Anzahl Waffen am Bord.“ Solche gehörten aber zum Inventario ihres Schiffes, sie wären blofs zum Salutiren und zu Nothschüssen bestimmt, oder zu ihrer Vertheidigung in den africanischen oder ostindischen Gewässern gegen Barbaren und Seeräuber.

Unter sehr vielen Schiffen, bey denen ihre (mercantile) Armirung eine Ratio decidendi bey ihrer Condemnation abgegeben hat, will ich, da die Entscheidung in Betreff des americanischen Schiffes Pegou diesen Mifsbrauch für die Zukunft verhindern wird, nur das Schicksal des Hamburger Schiffes Hammonia, Capitain Martin Slyboom, und des dänischen Schiffes Mercurius, hier berühren.

Ersteres Schiff wurde 1797 von Altonaer Kaufleuten von Hamburg nach Charlestown und von da zurück befrachtet. Auf der Rückreise von Charlestown wurde es von Franzosen genommen und nach Frankreich aufgebracht. Ein Haupt-Gravamen gegen Schiff und Ladung bestand von Seiten des Kapers in dem Umstande, dafs das Schiff 10 Kanonen hatte.

Diese Kanonen, sagte der Kaper, machen es zu

einem für den Krieg armirten Schiffe. Es hat dazu kein Commissorium. Niemand kann sich zur Führung des Kriegs armiren, als wer dazu auctorisirt ist, wenn er sich nicht der Gefahr aussetzen will, für einen Seeräuber gehalten zu werden, und jeder Seeräuber ist bonne prise.

Der Advocat Ravez entschuldiget diesen Umstand in seinem gedruckten Memoire damit, dafs alle Hamburger Schiffe, welche weite Reisen machten, ihres beständigen Unfriedens mit den barbarischen Mächten wegen, bewaffnet seyn müfsten, dafs man sie nie deshalb in Ansprache genommen hätte, und dafs die Kanonen zum Inventario des Schiffes gehörten.

Bey der Condemnation des von Smyrna nach Holland bestimmten dänischen Schiffes Mercurius, Capitain Wisser, führte der französische Consul in seiner Condemnation vom 25sten Messidor im Jahre 6 den Umstand, dafs das Schiff einige Kanonen hatte, da doch der Pafs besagte, sine tormentis, als einen Entscheidungsgrund bey der Condemnation an. Herr Dacheville, der die Sache in Aix zu vertheidigen hatte, sagte darüber in seinem gedruckten Memoire:

„Die Condemnationsgründe vermehren sich mit „einer unglaublichen Fruchtbarkeit. Wir wünschten, „dafs die Papiere aller neutralen Schiffe, die je die

„Meere besegelt haben oder noch besegeln, den Ka-„pern zur Inspection vorgelegt würden. Wir sind „versichert, daſs kein Schiff existiren würde, von „dem sie nicht evident darthun könnten, daſs es „confiscable sey — dermaſsen hat sich die Kunst „über diesen Gegenstand perfectionirt.“

Französischer Seits bezog man sich bey Condemnationen wegen der am Bord gefundenen Kanonen auf den 4ten Artikel der Ordonanz der Marine in dem Titel von den Prisen, der so lautet: *)

„Alle Schiffe, die unseren Feinden gehören, oder „die von Seeräubern oder andern Menschen, die ohne „Commissorium eines Fürsten oder souveränen Staats „auf dem Meere herumkreuzen, sollen verfallen „seyn.“

Es ist beynahe kein einziges See-Schiff, welches nicht zum Salutiren oder zu Nothschüssen eine oder mehrere Kanonen am Bord hat.

Der in Frankreich aufgebrachte americanische Chinafahrer Pegou, Capitain John Green, **) war in

*) Le Beau Pag. 94.

**) Herr von Mertens Erzählung merkwürdiger Fälle des neuen europäischen Völkerrechtes 2ter Band Seite 215.

der Appellationsinstanz von dem Tribunal du Morhiban hauptsächlich aus dem Grunde condemnirt, weil das Schiff Kanonen und Munition am Bord führte. Herr Portalis sagte als Commissair der Regierung den 6ten Prairial im Jahre 8 in seinen an das Prisenconseil gerichteten Conclusionen über diesen Punct:

Man sagt, das Schiff war ohne Commissorium und ohne Auctorisation von seiner Regierung für den Krieg bewaffnet. Es führte 10 Kanonen von verschiedenem Caliber. Man fand in demselben Schiefsgewehre und Ammunition. Die Genommenen antworten, dafs ihr zu einer Reise nach Indien bestimmtes Schiff nur zu seiner eigenen Vertheidigung bewaffnet wäre und dafs dasjenige, welches die Bewaffnung desselben ausmachte, dasjenige, welches für solche Fälle auf Reisen du long cours gewöhnlich sey, nicht übersteige. — Was mich betrifft, so glaube ich nicht, dafs man, wenn man Waffen bey sich hat und sie trägt, schon den Vorwurf verdiene, für den Krieg bewaffnet zu seyn. Die Bewaffnung für den Krieg ist durchaus eine offensive Disposition. Diese ergiebt sich, wenn man bey dieser Bewaffnung keinen andern Zweck hat, als den — anzugreifen, oder wenigstens wenn alles andeutet, dafs dies der Hauptzweck der

Unternehmung ist — auf diesen Fall wird man für einen Feind oder Seeräuber gehalten, wenn man nicht der Inhaber eines Marquebriefes oder eines Rechtstitels ist, der fähig ist allen Verdacht zu entfernen.

Art. 4 und 5 des Titels des Prises dans l'ordonance de la marine von 1681.

Das Naturrecht erlaubt die Selbstvertheidigung, und auf Seereisen sind die Vertheidigungsmittel eben so legitim wie bey anderen gefahrvollen Ereignissen des Lebens. Ein Schiff, dessen Besatzung geringe ist, und dessen einhabende Ladung eine beträchtliche Summe werth ist, ist augenscheinlich für den Handel und nicht für den Krieg bestimmt. Die Waffen am Bord dieses Schiffes waren nicht angeschafft um Raub und Feindseligkeiten auszuüben, sondern um ihnen vorzubeugen, nicht für den Angriff, sondern für die Vertheidigung. Der Vorwand, daſs das Schiff für den Krieg bewaffnet war, scheint mir daher nicht gegründet. *)

Schiff und Ladung wurden mit Schaden und Kosten frey erkannt.

*) Herr Portalis hätte auch den Umstand bey diesem Schiffe anführen können, daſs in dessen Papieren es bemerkt war, daſs das Schiff 10 Kanonen führte.

6. Ein Zollclarirungsschein.

An Orten, wo abgehende Schiffe auf einem Zoll auszuclariren haben, wird auch ein Schein darüber am Bord vorhanden seyn müssen. In den Altonaer Papieren wird es immer obrigkeitlich erwähnt, dafs bey uns kein Zoll vorhanden ist.

In keinem mir bekannt gewordenen Falle ist der Mangel eines solchen Attestes in Prisengerichten für relevant gehalten worden. In sehr vielen Papieren habe ich indefs denselben erwähnt gefunden, und in Fällen, wo dem Genommenen von dem Captor es würde bestritten werden, dafs das Schiff an einem gewissen Orte anwesend war, würde dasselbe als Beweisstück sehr wichtig seyn.

7. Das Schiffs-Journal.

Das Schiffs-Journal ist in Prisengerichten, wenn über die Destination, über Anlaufen, über Courssteuerung und andere Gegenstände der Art Streit entstanden ist, von der äufsersten Wichtigkeit. Es ist den Capitainen sehr zu empfehlen, dafs sie es, so viel möglich, ohne Rasuren halten lassen. Wenn solche in Hinsicht der Namen von Oertern und andern wichtigen Worten Statt finden, so können sie zu den gefährlichsten Folgen die Veranlassung geben. Es ist durchaus kein zwiefaches, d. h. ein ächtes und ein

falsches Journal, welches nur um die Kriegführenden oder die Kriegsschiffe seiner eigenen Nation irre zu führen, gehalten wird, am Bord zu führen, oder darf mit vorgefunden werden. Dies würde für Schiff und Ladung von den schlimmsten Folgen seyn können.

Bey der Condemnation des obgedachten schwedischen Schiffes Kronprintsen schien die Existenz zweyer Schiffs-Journale am Bord auf die Entscheidung mit gewirkt zu haben. Hübener führt das Schiffsbuch unter den Schiffspapieren mit auf. Allein dies ist bloſs in öconomischer Hinsicht wichtig, und kann in Prisen-Hinsichten durchaus nicht in Betrachtung kommen.

Ein Papier, welches gewöhnlich nicht am Bord befindlich ist, könnte indeſs in vielen Fällen von Nutzen seyn. Dies ist das Schiffsinventarium. In Fällen von Spolierungen und Scheiterungen, die den Captoren zur Last fallen, würde es bey der Schadensbeweisung und Aufmachung viele Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten verhindern, wenn ein vollständiges und gehöriges Inventarium unter den Schiffspapieren vorhanden wäre. Mir sind Fälle dieser Art bekannt, wo zur Beweiszeit die Capitaine schon verstorben oder in entfernten Welttheilen waren, und niemand von der Mannschaft aufzufragen war, um

über das Inventarium genaue Auskunft zu geben, wo man ein specificirtes schriftliches Inventarium sehr gerne ad Acta gewünscht hätte.

Das letzte Papier dieser Art ist die Correspondentenliste, die der Capitain von seinem Rheder in Rücksicht auf zu befürchtende Unglücksfälle mit gesandt bekommt. In Prisensachen habe ich indeſs dieses nie erwähnt gefunden.

Reisepapiere in Hinsicht der Schiffsmannschaft.

Die vornehmste französische gesetzliche Disposition über diesen Gegenstand ist in dem 9ten und 10ten Artikel des Reglements von 1778 enthalten und lautet wie folget:

„Werden für gute Prisen erklärt werden, alle „Schiffe, worauf sich ein handelnder Super-Cargo, „Bevollmächtigter oder Schiffs-Officier von einem „feindlichen Lande befindet, oder deren Equipage „aus mehr als einem Drittheile Matrosen besteht, „die feindliche Unterthanen sind, oder die keine „Equipagerollen der öffentlichen Beamten neutraler „Oerter, wo die Schiffe abgesegelt sind, am Bord „haben.“

„Wollen Se. Majestät unter der Anordnung des „vorhergehenden Artikels nicht diejenigen Schiffe

„verstanden wissen, deren Capitaine oder Schiffer „durch am Bord befindliche Papiere beweisen werden, „dafs sie genöthiget worden sind, Schiffs - Officiere „oder Matrosen in den Häfen, in welche sie einge- „laufen, einzunehmen, um die Stellen derjenigen zu „ersetzen, die in neutralen Ländern zu Hause gehörig „gewesen und unterweges gestorben sind.“

1. Der Bürgerbrief des Capitains und des Supercargos,

oder die Naturalisationsurkunde derselben.

Dies sind sehr wichtige Documente in neutralen Schiffen, die nie fehlen müssen.

Es ist sehr nützlich, wenn die vornehmsten Oberofficiere eines Schiffes, der Steuermann und andere, zumal wenn die Schiffe stark fahren und nach Ostindien oder anderen weiten Gegenden bestimmt sind, ihre Geburtsbriefe, etwanige Bürgerbriefe oder Naturalisationsurkunden bey sich führen.

2. Der Gesundheitspafs.

Die nach der mittelländischen See, Spanien und America und nach anderen entfernten Gegenden gehenden Schiffe müssen sich mit Gesundheitspässen vom Abreiseorte versehen, die alle am Bord befindlichen Personen umfassen müssen.

Die Existenz dieses Papiers am Bord wird zwar in den Prisengerichten nicht gefordert.

Im Falle einer von dem Kaper zweifelhaft gemachten Destination würde er aus der Nicht - Existenz dieses Papiers bey einer Destination, wo ein solches Papier durchaus erforderlich war, Einwendungen hernehmen können, und in Hinsicht auf Assecuranzen ist es äufserst wichtig.

5. Die Musterrolle.

Das letzte Document, welches die Schiffs - Capitaine bey ihren Reisen requiriren, ist die Musterrolle, das heifst, dasjenige obrigkeitliche Document, worin die Schiffsmannschaft nach ihren Namen und Geburtsörtern aufgeführt ist.

Der Capitain engagirt seine Leute bey uns in Altona und in den mehrsten Seehäfen vor einer dazu bestellten obrigkeitlichen Person, Wasserschaut genannt, der darüber und über die Heimath und das Gehalt der Matrosen ein Protocoll hält. Vor diesem Beamten unterschreibt die Schiffsmannschaft den Häuer - Contract (bey uns ein gedrucktes Formular, worin die Bedingungen verzeichnet stehen, unter welchen sie sich dem Schiffe verpflichten). Der Wasserschaut fertigt die Musterrolle aus, die sodann vor einer Commission des Senats producirt wird, welche

zu untersuchen hat, ob die gesetzmäfsige Zahl von Einheimischen und Neutralen unter der Schiffsmannschaft vorhanden ist, und dieses Document unter dem Stadtsiegel attestirt.

Es ist kein einziges Schiffs-Document, welches den Franzosen zu so zahlreichen Ungerechtigkeiten Anlafs gegeben hat, als die Musterrolle.

Ihre Kaper verwechselten sie oft mit dem gleichfals am Bord befindlichen Häuer-Contract, und brachten die Schiffe unter dem Vorwande auf, dafs sie zwey Musterrollen darin gefunden hätten. Obgleich in einzelnen Fällen diese Ignoranz zu Kosten und Aufenthalt die Veranlassung gegeben haben mag, so ist doch meines Wissens in französischen Gerichten auf einen solchen Vorwand nie geachtet worden.

Die vornehmste gesetzliche Disposition der Franzosen ist in dem obangeführten 9ten und 10ten Artikel des Reglements von 1778 enthalten.

Den Americanern vorzüglich hat dieses Gesetz unzähliche Opfer gekostet.

Das schon erwähnte americanische Schiff Republicain, Capitain James Simpson, hatte aufser einem nicht unterschriebenen Passe, eine nicht en Regle befindliche Musterrolle am Bord. Herr Portalis sagte darüber im Prisenconseil:

„Man hat auf dem Schiffe le Republicain keine „andere Musterrolle gefunden, als nur diejenige, „welche schon zu einer anderen Reise gebraucht war.“

„Ich weiſs wohl — wenn man deshalb dem ge„nommenen Capitain glauben muſs — so darf man „über die Musterrolle gar nicht so sprechen, als man „berechtiget ist, über den Paſs zu sprechen. Zu Folge „des Reglements darf man sich nur eines und dessel„ben Passes zu einer Reise bedienen — aber man „sieht nicht, daſs die Musterrolle einer gleichen Regel „unterworfen ist.“

„Ich antworte, daſs der 9te Artikel des Reglements „vom 26sten July 1778 besagt. „ „Werden alle „ „fremde Schiffe gute Prisen seyn — — — die keine „ „von den öffentlichen Beamten der neutralen Oer„ „ter, von wo die Schiffe abgehen, ausgestellte „ „Musterrolle am Bord haben.“ “ Es ist unmög„lich, daſs man in dieser Disposition nicht die „Nothwendigkeit erblickt, für jede Reise eine von „den öffentlichen Beamten des Ortes der Abreise „ausgestellte Musterrolle am Bord haben zu müssen.“

„Man führt an, daſs der Abreiseort bey der ersten „und zweiten Reise derselbe gewesen ist, und daſs „in Hinsicht der in der Musterrolle aufgeführten Mann„schaft keine Veränderung Statt findet.“

„Ich antworte, daſs, wenn der Abreiseort bey „beiden Reisen derselbe gewesen, so hätte er doch „verschieden seyn können; denn da das Reglement „gewollt, daſs am Bord der neutralen Schiffe eine „von den öffentlichen Beamten der neutralen Orte, „von wo die Schiffe abgegangen sind, ausgestellte „Musterrolle befindlich seyn sollte — so hat es natür„lich vorausgesetzt, daſs zu jeder Reise eine von den „öffentlichen Beamten des Orts, von welchem man „abreiset, ausgestellte Musterrolle erforderlich ist. „Denn die Worte: der neutralen Orte, von wo die „Schiffe abgegangen sind, können nur von dem Ab„reiseort verstanden werden, das heiſst, von dem „Orte, von wo die Reise anfängt, zu welcher man „die Musterrolle gebraucht, die man gehalten ist am „Bord zu führen.“

„Man kann zweymal für zwey verschiedene Reisen „von einem und demselben Orte abgehen, aber jede „Reise setzt eine Abreise in verschiedenen Zeitperio„den voraus, und jede Reise setzt auch ein neues „Engagement von Seiten der Mannschaft, woraus die „Equipage besteht, voraus. Demnach erfordert eine „jede Reise eine von den öffentlichen Beamten des „Abreiseorts ausgestellte Musterrolle.“

„Dieses ist der Buchstabe und Geist der gesetzli-„chen Verfügungen.“

„Wenn es anders wäre, welche Gewiſsheit würde „man haben, daſs die Schiffsmannschaft dieselbe „sey?“

„Wird man sagen, daſs man beweisen müſste, „es sey nicht dieselbe Mannschaft? Aber der Beweis „der Neutralität liegt nicht dem Kaper, sondern dem „Genommenen ob. Der Beweis, daſs die Schiffs-„mannschaft neutral ist, muſste aus der Musterrolle „hervorgehen. Alles kann auf einer Reise neutral „gewesen seyn, und ist es nicht auf einer anderen. „Bey jeder Reise muſs man die Neutralität justificiren. „Man muſs daher zu jeder Reise sich mit Schiffsdocu-„menten versehen, die durch die Verfügungen ange-„wiesen sind, um sich zu legitimiren. Demnach „kann eine Musterrolle, die für die erste Reise impe-„trirt ist, auch nur für diese dienen, und es würde „unnütz seyn, sie zu einer anderen zu gebrauchen. „Wenn man dies dennoch thut, so macht man sich „des Betruges verdächtig. Man zeigt dadurch an, „daſs man einiges Interesse hatte, die Mannschaft, „welche man an Bord nahm, nicht genau verzeichnen „zu lassen. Ein bloſser Fehler in der Form der „Musterrolle würde nur die Irregularität derselben

„beweisen, aber die ungewöhnliche und verschmitzte „Application einer alten Musterrolle zu einer neuen „Reise macht mit Recht den guten Glauben desjeni-„gen verdächtig, der sich eines solchen Documentes „bediente.“

„Laſst uns noch weiter gehn. Was lesen wir im „Anfange der Musterrolle? „ „Musterrolle des Schif-„ „fes le Republicain von Baltimore, Capitain James „ „Simpson, bestimmt zu einer Reise von Baltimore „ „in Maryland nach Rotterdam.“ “ Die Muster-„rolle hatte also ihre bestimmte Application zu einer „Reise von Baltimore auf Rotterdam. Der genom-„mene Capitain wurde demnach selbst durch das „Document, was er bey sich führte, belehrt, daſs er „sich eine neue Musterrolle anschaffen müſste, wenn „er eine neue Reise unternehmen würde.“

„Er wurde unterrichtet, daſs eine Musterrolle für „eine Reise von Baltimore nach Rotterdam ihm nicht „für eine zweyte Reise von Baltimore nach Falmouth „dienen konnte.“

„Es muſs in den Schiffsdocumenten über einen so „wichtigen Punct, als die Destination des Schiffes „ist, kein Widerspruch Statt finden. Die Muster-„rolle, welche hier in Betrachtung kommt, und die für „eine Reise von Baltimore nach Rotterdam ausgeferti-

„get war, stimmt mit dem Paſse für die zweyte Reise „von Baltimore nach Falmouth nicht überein.“

Das Schicksal des dänischen, in Norwegen zu Hause gehörenden, nach Spanien von Franzosen aufgebrachten Schiffes Brothers, Capitain Ole Styhr, und der Ladung desselben, wurde zum Theil durch eine Unregelmäſsigkeit in der Musterrolle bestimmt.

Der Capitain hatte auf die Frage, ob er die Musterrolle selbst unterschrieben hätte, im Verhör ausgesagt, daſs er im Augenblick wie die Musterrolle gebracht wäre, nicht zur Stelle gewesen sey, weil er abwesend gewesen wäre, um seine Verwandten im Lande zu besuchen.

Wie man ihn fragte, wer seinen Namen unter die Musterrolle geschrieben hätte, habe er gesagt, daſs der Name desselben Adolph Ridvold sey.

Der Steuermann des Schiffes deponirte auf die Frage: ob er diesen Adolph Ridvold kenne? Ja! daſs dies der vormalige Capitain des Schiffes gewesen sey.

In Folge dieses Umstandes hieſs es in der Condemnationsacte des französischen Consuls in Carthagena vom 7ten Pluviose des Jahres 6 als Entscheidungsgrund:

„In Erwägung, daſs die Unterschrift der Muster„rolle nach dem eigenen Geständniſs des Capitains „Ole Styhr falsch und nachgemacht ist.“

Das schwedische Schiff Kronprintsen, Capitain Malmberg, wurde nach der Condemnationsacte des französischen Consuls in Mallagá vom 11ten Pluviose des Jahres 7 mit aus dem Grunde condemnirt, weil die Musterrolle verfälscht war.

Diese war in Stockholm gehörig ausgefertiget. Sie war auf der Reise des Schiffes in London bey dem schwedischen Generalconsul daselbst producirt. Er hatte sein Visa darauf geschrieben. Aus dem Worte London war Gothenburg gemacht. Dies war das ganze Verbrechen bey dieser Rolle. Der Capitain hatte dadurch den Aufenthalt des Schiffes in England dummer Weise verheimlichen wollen.

Der geringste Umstand, der bey der Musterrolle unregelmäſsig ist, erregt bey den Franzosen Verdachtsgründe, man mögte sagen, es wäre in ihren Augen das Sanctum Sanctorum der Schiffspapiere.

Bey uns in Dännemark ist das gestempelte Papier mit der Jahreszahl versehen, und die Stempelung geschieht vor dem Eintritt des Jahres in Copenhagen. Wir haben bey uns leider nicht zur Bequemlichkeit der Geschäfte in jeder beträchtlichen Stadt Stampoffices, wie in England und in Hamburg. In jeder Stadt ist eine Quantität Stempelpapiers von jeder Sorte vorräthig. Nun geschieht es oft, daſs am Ende des Jah-

res mehrere Sorten vergriffen werden, ohne dafs Exemplare davon vorräthig sind. Man mufs sich denn mit neuem Papiere vom künftigen Jahre datirt, behelfen. Die vorsichtigen Geschäftsleute setzen auf den Rand des Papiers: „aus Mangel am Papiere vom „Jahre so und so.“ Dadurch erhalten die Acten aber in den Augen der Fremden ein verdächtiges Ansehen, und in Kriegszeiten kann diese Unvollkommenheit unberechbar schädliche Folgen haben. Es ist von unserer weisen Regierung zu hoffen, dafs derselben abgeholfen werde.

Die Musterrolle des für eine Königliche Compagnie fahrenden Schiffes Resolution war am Ende des Jahres 1797 expedirt. Man hatte kein Papier von dem Jahre mehr gehabt, und Papier von dem folgenden Jahre dazu gebraucht.

Die Musterrolle, sagte der französische Consul in Mallaga, der das Schiff condemnirte, ist ein geschmiedetes Document. Es ist datirt Altona den 2ten Dec. 1797, und dennoch ist der Stempel des Papiers erst im Jahre 1798 geschlagen.

Um diejenigen, welche bey uns durch ihre Verwendung dieser Unvollkommenheit abhelfen könnten, zu überzeugen, welcher Schade dadurch veranlafst wird, setze ich aus der Relation im Prisenconseil

vom 17ten Brumaire im Jahre 9, betreffend das dänische Schiff Wilhelmsburg, nachfolgende Stelle her.

Es ist unter den Schiffspapieren eine Acte vom 2ten Nov. 1797, geschrieben auf Papier von 1798. Dieser Umstand läſst Betrug und Simulation dergestalt vermuthen, daſs der Capitain Boysen sich selbst nicht herauswickeln kann. Wie kommt es, daſs ein Schiffspapier, welches der Capitain bey seiner Abreise haben muſste, auf Papier geschrieben ist, welches gestempelt wurde, während er auf seiner Reise war. Zeigt diese Acte nicht den Betrug? Zerreiſst diese Acte nicht schon allein die geheimniſsvolle Hülle, welche die anderen Beweise der Simulation verbirgt?

Die Auskunft, die der Capitain darüber fast erst im Augenblick der Sitzung giebt, scheint uns nicht genügend. Die Notarien und öffentlichen Beamten sind sicher nicht so unaufmerksam, daſs sie Irrthümer dieser Art zu begehen fähig wären.

Uebrigens kann es immer seyn, daſs vor Ablauf des Jahres das Stempelpapier in die resp. Bureaux geschickt wird, aber nothwendiger Weise muſs dasselbe so lange in dem Bureaux bis zu der Epoche verschlossen bleiben, wo die öffentlichen Beamten es erst nöthig haben können. Niemand wird so unwissend seyn anzunehmen, daſs man diese Waare anticipando

käuft, sondern daſs man sich nur in dem Augenblicke, wo man sie nöthig hat, damit aus den öffentlichen Depots versieht, vorzüglich wenn man sich nur erst, wie in diesem Falle zu einer bestimmten Zeit derselben bedienen kann.

Es scheint als wenn der Beweis des Betruges und der Simulation in eben dem Grade wächst, als der Capitain ihn zu verbergen sucht! *)

Der Advocat Bernard fils in Aix sagt für die Kaper des dänischen Schiffes Fortuna in einem gedruckten Memoire, welches mit einem Gutachten von vier anderen Rechtsgelehrten begleitet ist, über die Musterrolle dieses Schiffes, die dem Consul in Mallaga Stoff zur Condemnation gegeben hatte:

Die Neutralität der Schiffsofficiere und des gröſsten Theils der Mannschaft muſs durch die Musterrolle bewiesen werden.

In dieser Hinsicht hat das Gesetz gewollt, daſs die Musterrolle, um als Beweis dienen zu können, durch die öffentlichen Beamten des neutralen Ortes, von wo ein Schiff absegelt, abgefaſst werden muſs.

Wenn die Schiffe in fremden Ländern angekauft sind, so sind die Eigenthümer dieser Schiffe unter

*) Der Fall ist übrigens so rein wie Gold.

andern gehalten, an das Secretariat der Admiralität die Musterrollen einzuschicken, welche die Namen, das Alter, die Heimath und den Wohnort der Schiffsofficiere und der Matrosen enthalten, woraus die Schiffsmannschaft besteht. Dies ist die Disposition des 8ten Artikels des Reglements vom 24sten Oct. 1601, des 3ten Artikels desjenigen vom 1sten März 1716, und der Declaration vom 24sten Dec. 1726. *)

In diesem Falle werden nur die Pässe einem Schiffe, welches eine neue Flagge aufzieht, nachdem die Rheder desselben sich über die Neutralität der Schiffsmannschaft gerechtfertiget haben, ertheilt.

Man findet unter den Schiffspapieren des Schiffes Fortuna einen Miethcontract und eine Equipagenliste resp. datirt vom 2ten und 8ten Sept. 1797, und von dem dänischen Vice-Consul in Dortrecht ausgefertiget.

Der unter die Equipagenliste (es ist keine Equipagenrolle vorhanden) von dem dänischen Vice-Consul gesetzte Attest ist in folgenden Ausdrücken abgefaſst:

*) Herr Bernard vermischt hier die fremdartigsten Dinge. Die allegirten Gesetzesstellen beziehen sich wahrscheinlich durchaus nur auf französische Schiffe, da sie nicht in dem Code des Prises enthalten sind.

„Ich attestire, daſs die obbenannten Personen die „Mannschaft des Schiffes Fortuna, Capitain Stöter-„dieck, ausmachen, und daſs sie declarirt haben, „resp. aus den hinter ihren Namen benannten Oertern „gebürtig zu seyn.“

Die Equipagenliste ist in französischer Sprache geschrieben. Dies ist wohl die erste dänische Equipagenliste, die man in dieser Sprache zu Gesichte bekommt.

Der Capitain hat auf die Frage, von welcher Nation die Leute wären, welche seine Schiffsmannschaft ausmachten, geantwortet: daſs man dies aus der Musterrolle sehen würde.

Dies sind die einzigen Schiffspapiere und Instructionen, die sich auf die Schiffsmannschaft beziehen.

Die angebliche Musterrolle oder Equipagenliste ist null und irrelevant.

1. Sie ist null, weil sie nicht in dem Abreiseorte nach dem 9ten Artikel des Reglements von 1778 ausgefertiget ist.

Der Abreiseort war Amsterdam, *) nicht Dortrecht.

*) Das Schiff hatte, ehe es von Dortrecht auf Smyrna versegelte, schon eine Reise als dänisches Eigenthum von Amsterdam gemacht.

Die vorliegende Rolle ist nicht die von 1795, sondern eine durchaus neue, die sich weder auf den Paſs von 1795 noch auf die in dieser Epoche von Amsterdam unternommene Reise bezieht.

„Es ist leicht zu erachten," antwortete hierauf der Capitain Stöterdieck, „daſs, wie das Schiff von „Amsterdam absegelte, dies nicht ohne Musterrolle „geschah, und es leidet keinen Zweifel, daſs dieselbe „nicht in Amsterdam, als in dem Abreiseorte, aus„gestellt ist."

Unstreitig ging das Schiff 1795 mit einer Equipage von Amsterdam. Allein war dieselbe neutral? Dies wäre zu beweisen gewesen, und diesem Beweise hätte der Capitain nicht anders Genüge leisten können, als wenn er die in Amsterdam, als dem ersten ursprünglichen Abreiseorte, ausgefertigte Musterrolle am Bord gehabt hätte.

Die Fortuna war dazu noch in einer besondern Lage, welche die Anwesenheit der Musterrolle von dem ersten Abreiseorte noch nothwendiger machte. Da dieses Schiff in der Fremde gekauft war; so hätte eine dänische Musterrolle vorhanden seyn müssen, wovon das Original in der Admiralität in Altona vor der Abreise wäre deponirt worden, welche die Namen, das Alter, die Wohnörter und die Heimath der Offi-

ciere und Matrosen des Schiffes enthielte. Ohne diese Maaſsregel constirt nicht, daſs bey der Abreise von Amsterdam eine dänische oder neutrale Schiffsmannschaft vorhanden war.

Da das Schiff Fortuna feindlichen Ursprungs und feindlichen Eigenthums und mit keiner zu Folge der Gesetze geforderten Musterrolle versehen war — so muſs man erachten, daſs dasselbe im Augenblicke der Abreise nur eine feindliche Musterrolle am Bord hatte. (NB. Durch eben so kräftige Schlüsse war das feindliche Eigenthum und der feindliche Ursprung des Schiffes dargethan.)

Der Capitain Stöterdieck opponirt zwar die vom Cassations-Tribunal in der Sache des americanischen Schiffes Phönix abgegebene Entscheidung. Er schlieſst daraus, weil man während der Reise die Musterrolle wieder ergänzen kann, auch nichts verhindere, eine neue Musterrolle an die Stelle der Ersteren zu setzen.

Allein wir antworten, das folgt gar nicht. Dieses Urtheil hat bloſs entschieden, daſs die Schiffe, welche von dem Abreiseorte eine Musterrolle am Bord hatten, und deren Equipage während der Reise ganz oder zum Theil verändert war, nicht confiscable seyn sollten, wenn auch die Nothwendigkeit der Veränderung nicht erwiesen; sondern nur die Veränderung in neutralen

Ländern ohne Anführung der Ursache attestirt wäre. Demnach existirte in dem Falle des Phönix am Bord des genommenen Schiffes eine ursprüngliche, in Baltimore ausgefertigte Equipagerolle für eine erste Reise dieses Schiffes von Baltimore nach Bremen, und eine andere Equipagerolle für die Reise von Bremen nach Baltimore.

Die erste Equipagerolle von dem Abreiseorte muſs daher allezeit nothwendiger Weise am Bord vorhanden seyn, um darzuthun, daſs im Augenblicke der Abreise das Schiff und dessen Mannschaft neutral war, ohne welches Requisitum der 9te Artikel es für feindlich erklärt.

Zweytens ist die Musterrolle von 1797 unter einer anderen Ansicht null. Sie ist nur von dem dänischen Vice-Consul ausgestellt, sie müſste es von dem öffentlichen Beamten zu Dortrecht seyn. Das Gesetz will, daſs die Musterrollen von den öffentlichen Beamten der Oerter, von welchen die Schiffe abgehen, verfaſst seyn sollen.

Die fremden Consuln sind in den Oertern ihres Aufenthaltes keine öffentliche Beamte. Sie würden ihren National-Character exponiren, wenn sie in den fremden Oertern, wo sie sich aufhalten, öffentliche Functionen verrichten würden.

Das unter americanischer Flagge von Newpury abgegangene Schiff John et Martha, wurde von einem französischen Kaper genommen. Es hatte die Musterrolle von seinem ersten Abreiseorte nicht am Bord. Es hatte eine am Bord, die im Laufe der Reise in Alicante attestirt und approbirt von dem dasigen americanischen Consul errichtet war.

Die Captoren behaupteten die Nullität dieser Rolle. Das Appellationstribunal zu Aix entschied über das Schiff den 26sten Ventose im Jahre 6, und man lieset in dem Urtheile folgendes:

„In Erwägung, daſs die Rolle von dem americanischen Consul in Alicante, dem Abreiseorte des Schiffes errichtet ist, daſs sie aber nach der Bedingung des 9ten Artikels des Reglements von dem öffentlichen Beamten zu Alicante hätte errichtet und bloſs von dem americanischen Consul attestirt werden sollen; so wie es in Hinsicht der in Betreff des Schiffes Phönix zu Bremen errichteten Rolle der Fall war."

Unter jeder Ansicht ist daher die Musterrolle des Schiffes Fortuna null und unkräftig.

In anderer Hinsicht rechtfertigt sie auch nicht einmal die Neutralität der Equipage.

Nichts beweiset, daſs der Capitain Stöterdieck ein neutraler Unterthan ist. Man findet unter den Schiffs-

papieren nur das Certificat No. 1. über den Eid, den er am 3ten December 1795 zu Altona leistete, um als Bürger admittirt zu werden. Diese Acte erwähnt nicht das Vaterland des Capitains Stöterdieck, und ist nicht von der Acte begleitet, wodurch derselbe als Bürger admittirt worden ist.

Man mufs es ihm aufs Wort glauben, dafs er ein Holländer von Ursprung ist und dafs er in Altona wohnt. Allein dies sind blofse Anführungen, die seine Neutralität nicht rechtfertigen können.

Die Liste besagt zwar, dafs die Leutė im Schiffe aus neutralen Ländern sind; allein der dänische Vice-Consul attestirt dies nicht. Er sagt blofs, sie hätten es declarirt, dafs sie aus den respectiven bey ihren Namen angeführten Oertern gebürtig wären.

So concurrirt alles zu zeigen, dafs das Schiff offenbar feindlich ist.

Ich habe diese Stelle als Beyspiel angeführt, wie haarklein die Franzosen die Musterrolle betrachten.

In der Sache des schon angeführten preufsischen Schiffes Carolina Wilhelmina sagte Herr Portalis über die Musterrolle des Schiffes:

Man recensirt die am Bord gefundene Musterrolle. Der 9te Artikel des Reglements von 1778 fordert, dafs die Musterrolle von den öffentlichen Beamten des

neutralen Ortes, von dem das Schiff abgeht, abgefaſst sey. Nun scheint es aber, daſs die Musterrolle, die der Genommene producirt, in Hamburg abgefaſst ist, während doch das Schiff von Stettin zuerst versegelte. Ueberdies ist diese Rolle mit Rasuren und übergeschriebenen Worten angefüllt, worüber in der Acte nichts enthalten ist. *) Daher ist nichts irregulairer und illegaler als ein solches Document.

*) Wenn französische Beamten, Notarien oder andere, Acten ausstellen, worin Worte durchstrichen, übergeschrieben, zwischengeschoben oder sonst verändert sind, so wird und muſs es allemal unter der Acte vor der Unterzeichnung derselben kurz bemerkt werden, wenn das Document gültig seyn soll. Z. B. es sind einige Worte zwischengeschoben, so werden am Ende der Acte die Worte angeführt und hinzugesetzt: Interligne approuvé u. s. w. Ich kann es zu Folge der mir zu Gesicht gekommenen französischen Processacten nicht genug für diejenigen, welche Acten auszufertigen haben, die in der Folge in Frankreich gerichtlich producirt werden könnten, empfehlen, solche in Hinsicht der Rasuren und Einschiebsel legal zu machen. Die obige Aeuſserung von Herrn Portalis wird mir zum Beweise dienen.

Um diese Einwürfe zu würdigen, muſs man alle Umstände erwägen.

Das Schiff fährt mit wenigen Menschen. Wir finden in der Rolle 4 Namen ausgestrichen. Man findet, daſs diese Namen ganz oder zum Theil durch andere ersetzt sind. Das Conseil hat das Document vor Augen und kann die Mangelhaftigkeit desselben besser würdigen, als ich sie beschreiben kann.

Die Rasuren sind ohne Approbation. Wann sind sie gemacht? Wir wissen es nicht. Sind sie ex post und ohne Wissen des Beamten, der die Rolle abgefaſst hat, gemacht? Man muſs dies aus dem Stillschweigen des Beamten schlieſsen, der verpflichtet gewesen wäre, der Rasuren zu gedenken, wenn er sie gekannt hätte.

Es würde unnütz seyn, daſs die Reglements eine gehörig abgefaſste Rolle gefordert hätten, wenn dieselbe nachher willkührliche und dunkle Veränderungen ohne Beypflichtung des öffentlichen Beamten erleiden könnte.

Die nicht approbirten Abänderungen die man in einer Acte entdeckt, compromittiren die Legalität derselben und machen ihre Glaubwürdigkeit verdächtig.

Eine Acte, an welcher gewisse Formen fehlen,

ist bloſs irregulair; allein diejenige, welche auffallende und wesentliche Veränderungen darbietet, muſs für betrügerisch erachtet werden.

Zweytens sehen wir in der vorliegenden Musterrolle kein Detail über das Alter und die Wohnörter der darin genannten Menschen.

Die Rolle ist in Hamburg errichtet, anstatt an dem Abreiseorte Stettin errichtet zu seyn.

Ich weiſs wohl, wenn während der Reise Umstände den Capitain zwingen, Ergänzungen zu machen; so ist er verpflichtet, diese Veränderung durch öffentliche Beamte in irgend einem neutralen Hafen sanctioniren zu lassen; allein dann muſs man immer im Stande seyn, die ursprüngliche in dem Abreisehafen errichtete Musterrolle produciren zu können. Im vorliegenden Falle haben wir nichts als die Versicherung des Capitains über die erste Musterrolle, die nirgends zum Vorschein kommt.

Der Genommene ist daher in Culpa (dans son tort) weil er nur eine unförmliche, veränderte und nicht von den öffentlichen Beamten des Abreiseorts abgefaſste Musterrolle am Bord hat.

Der 9te Artikel des Reglements von 1778 erklärt alle Schiffe für confiscable, an deren Bord keine von

den öffentlichen Beamten des Abreiseorts abgefaſste Musterrolle sich befindet.

Die Musterrolle kann mit mehr oder weniger Förmlichkeit errichtet werden. Sie kann durch andere Acten en Regle und durch solche die geeignet sind, uns über die Menschen, woraus die Equipage besteht, Gewiſsheit zu geben, supplirt werden — allein wenn diese Musterrolle ihrer Natur nach fehlerhaft ist, wenn sie arbitraire Veränderungen enthält, wenn sie durch keine andere positive Instruction über die am Bord befindlichen Leute supplirt wird — so erheben sich alle Präsumptionen gegen den Genommenen, und diese Präsumptionen, die den Gesetzen angehören, sind viel wichtiger als die willkührlichen Präsumptionen der Menschen.

Bey dem Falle des preuſsischen Schiffes Reysiger, worin Herr Portalis den Bericht abstattete, kamen folgende Aeuſserungen über die Errichtung einer Musterrolle vor.

Was die Musterrolle betrifft; so giebt man vor, daſs sie falsch sey, und man beschuldiget den Magistrat von Embden dieses Falsi. Nach den Aeuſserungen der Captoren besteht das Falsum darin, daſs die Equipage den 23sten Oct. 1798, d. h. an dem Tage, als von Bürgermeister und Rath der Stadt Embden

die Musterrolle ausgefertiget wurde — in Rotterdam war.

Diese schwere Beschuldigung ist offenbar verläumderisch.

Der Reysiger war zu Rotterdam, die Ladung war an Bord genommen und die Equipage besprochen. Man sandte die Namen, Vornamen, den Wohnort und Stand jedes Individui an die Rheder in Embden. Diese producirten sie vor dem Senat und verlangten die Redaction der Musterrolle.

Der Senat fängt seine Redaction mit den merkwürdigen Worten an, die jeden Mifsverstand hätten entfernen sollen:

Wir Bürgermeister und Rath der Stadt Embden bezeugen durch Gegenwärtiges, dafs der Capitain Matthes Jörgens, führend das Schiff Reysiger, gehalten ist, vor dem Königl. Preufsischen Consul Scholt in Rotterdam die für das besagte Schiff zu engagirenden Officiere und Matrosen, deren Namen hier folgen, zu citiren.

Es ist daher sichtbar, dafs Bürgermeister und Rath der Stadt Embden die Musterrolle nicht aufgesetzt haben, sondern dafs sie nur die Redaction des ersten Entwurfs derselben besorgten. Es ist sichtbar, dafs wie sie diese Redaction machten, sie die Unzuläng-

lichkeit derselben erklärten, indem sie dem Capitain die förmliche Obligation auflegten, vor dem preufsischen Consul zu Rotterdam die zu engagirenden Leute, deren Namen sie verzeichneten, zu citiren.

In Rotterdam ist diese Citation geschehen und das Engagement erfolgt. Es ist daher auch an diesem Orte, wo die Rolle durch den Consul in diesen Worten errichtet ist:

„Mit unserer Wissenschaft, Rotterdam den 27sten „Oct. 1798."

Es ist daher unbegreiflich, dafs man sich wegen des Inhalts der Schiffspapiere indecente Declamationen gegen diesen Magistrat erlaubt hat. Das Conseil wird es unstreitig bedauren, nicht im Stande zu seyn, diesem Magistrate eine der Beleidigung angemessene Satisfaction zukommen zu lassen.

In des Herrn Portalis Referat über das schon angeführte dänische Schiff Constance, heifst es über die Musterrolle des Schiffes:

„Ich finde die Einwürfe gegen die Musterrolle irrelevant. Was macht es, dafs die Musterrolle mit keinem öffentlichen oder Privatsiegel versehen ist? Diese Form ist nicht durch die Reglements gefordert, welche sich darauf beschränken, zu sagen, dafs die Equipage-Rollen von dem öffentlichen Beamten des

Ortes, von dem die Schiffe absegeln, zu errichten sind.“

„Nun ist die Musterrolle im vorliegenden Falle von einem Beamten von Character errichtet. Es ist wahr, dafs dieser Beamte sich begnüget hatte, seine Unterschrift ohne die Anzeige seines Amtes beyzusetzen. Diese Omission hatte das Interlocut des Cassationstribunals motiviret; allein der Bedingung des Interlocuts hat man nachgelebt. Der Beamte, der die Musterrolle unterzeichnete, war zu der Zeit seiner Unterschrift Enrollirungschef der Marine, und durch seinen Fürsten auctorisirt, diese Mission zu bekleiden, so wie dies von Copenhagen aus attestirt ist.“

In der schon angeführten Entscheidung in Betreff des dänischen Schiffes Wilhelmsburg, heifst es in Ansehung der Musterrolle:

Da der Capitain von Altona abging, hatte er eine von dem öffentlichen Beamten engagirte Equipage, die aus 29 Individuen bestand; allein in seinem Verhör sagt er bald, dafs er 22, bald dafs er 23, bald dafs er 24, und bald dafs er 25 Mann Besatzung habe.

Während seiner Reise hat er in Hinsicht seiner Equipage Veränderungen erlitten. Das Schiff ist in Paramaribo, in Martinique, zu St. Christopher und St. Thomas vorgewesen; allein weder die Musterrolle

noch die in Hinsicht der Equipage eingetretenen Veränderungen sind von den öffentlichen Beamten dieser Ladungshäfen visirt noch attestirt.

Der Capitain hat zwar von St. Thomas einen Neben-Paſs, allein sein anderer Hauptpaſs ist weder daselbst von dem öffentlichen Beamten visirt, noch das Supplement seiner Musterrolle von demselben abgefaſst.

Noch mehr, der Capitain sagt in seinem ersten Verhör, daſs sich bey ihm 8 Passagiere in Suriname einschifften. In St. Sebastian gestand er 3 davon ein, und in dem Verhör zu Bajonne will er nur von einem wissen. Was ist aus ihnen geworden?

Man kennt weder den Ursprung noch die Qualität, noch die Beschäftigung dieser Passagiere auf dem Schiffe. Man sieht nicht, was aus ihnen geworden ist, ob sie die Mitglieder der Equipage ersetzt haben, oder nicht.

Indeſs wollen die Reglements und Gesetze auf gleiche Weise, daſs die Musterrolle die Veränderungen der Equipage und die Namen der Passagiere in die Rolle eingetragen enthalten soll, und daſs diese Rolle von dem Beamten des Ortes der Abreise abzufassen sey, und dies ist ganz natürlich.

Die Dispositionen der Reglements in dieser Hinsicht sind sehr weise getroffen worden, um dem

Betrug vorzubeugen, und überhaupt um keine Feinde an Bord zu lassen, welche Schiff und Ladung dirigiren könnten.

Dieser Mangel der Formalität, die Variation in der Aussage des Capitains, zeigen betrügerische Maaſsregeln an, und lassen präsumiren, daſs diese Passagiere höchst wahrscheinlich verborgene Feinde waren, deren Ursprung und Qualität der Capitain Interesse hatte, zu verbergen.

Das vor Anker gehen in Suriname und Martinique, obgleich er dazu gezwungen war, zu St. Christopher und St. Thomas, hätte nicht weniger nothwendiger Weise durch die öffentlichen Beamten constiret werden müssen, als die Anzahl und die Qualität der Passagiere und die Veränderungen, die in Hinsicht der Equipage Statt hatten. Dies ist das förmliche Verlangen des 6ten Artikels des 1sten Buches des 10ten Titels der Ordonance der Marine; des 10ten Artikels des 2ten Buches des 1sten Titels derselben Ordonance, und derjenigen vom 13ten April 1757.

Vergebens giebt der Capitain vor, daſs in Suriname kein dänischer Consul war. Diese Behauptung scheint mir gewagt; denn in jedem etwas beträchtlichen Hafen giebt es Consuln von allen Nationen. Allein noch mehr, es ist allgemein bekannt, daſs bey Er-

mangelung der Consuln man sich an die Orts-Obrigkeit wendet.

Da es wenige von den Franzosen aufgebrachte neutrale Schiffe giebt, bey welchen nicht über die am Bord gefundene Musterrolle in den Gerichten discutirt worden ist — so haben Beamte, Rheder und Schiffscapitaine auf dieses Document die äufserste Aufmerksamkeit zu richten. Die bis jetzt der Franzosen wegen nothwendig gewordenen Erfordernisse werden hinlänglich aus dem Vorstehenden abzunehmen seyn. Die Summen betragen gewifs Millionen, welche die Neutralen durch die von Franzosen erachtete Irregularität dieses Documentes verloren haben.

Reisepapiere des Schiffes in Betreff der Ladung.

Unter diesen sind zu Folge französischer Gesetze:

a. die Connoissemente

bey weitem die wichtigsten.

So nennt man die von dem Capitain über die an Bord empfangenen Güter und über die Bedingungen, unter welchen er sie aufgenommen hat, ausgestellten Scheine, die in Triplo ausgefertiget werden, und von denen nur ein Exemplar am Bord bleibt.

Um diese Materie nach französischen Principien zu commentiren, bemerke ich Folgendes aus dem ge-

druckten Memoire des neapolitanischen Rechtsgelehrten Boltri und der französischen Rechtsgelehrten Bouteille und Eymon in Hinsicht der vor dem Appellationstribunal zu Aix verhandelten Sache, betreffend eine Ladung des dänischen Schiffes Freundschaft, Capitain Friederich Friederichsen. Diese Ladung wurde von dem französischen Consul in Carthagena den 11ten Fructidor im Jahre 9 gröſstentheils aus dem Grunde, weil die am Bord befindlichen Connoissemente von dem Capitain nicht unterschrieben waren, condemnirt.

Die beiden am Bord befindlichen Connoissemente, die sich auf die ganze Ladung bezogen, enthalten die Anzeige auf Ordre und für Rechnung der Herren N. N. in Neapel, die Destination nach Hamburg und die Consignation an die Hamburger Bürger, die Herren N. N. Sie sind von dem Ablader unterzeichnet und enthalten jedes auf der Rückseite ein Certificat des dänischen Generalconsuls zu Neapel, der bezeugt, daſs die darin benannten Waaren das alleinige Eigenthum der Herren N. N. wären, zu Folge gültiger, vor dem General-Consul producirter Documente.

Der Consul zu Carthagena hat diese Connoissemente in seiner Condemnation als null betrachtet, weil sie nicht von dem Capitain am Bord unterzeichnet,

vorgefunden wurden, und er hat auch erachtet, daſs die Attestation des Consuls auf der Rückseite derselben den Mangel dieser Unterschrift nicht ersetzen könne, und daſs dieselbe an und für sich unbedeutend sey, um die Neutralität zu erweisen.

Die erste Bemerkung, welche wir hier zu machen haben, besteht darin, daſs man die Attestation des Consuls nicht von dem Documente isoliren muſs, wovon sie einen Theil ausmacht.

Es kommt hier darauf an zu wissen, ob der Attest des dänischen Consuls auf der Rückseite der vorgefundenen Connoissemente der Disposition des Gesetzes über die Unterschrift der Connoissemente, welche hinreichend ist, um die Neutralität zu constiren, supplirt? Nun ist diese Frage um so leichter zu entscheiden, da man behaupten kann, daſs dieselbe es schon durch den Usus fori dieses Appellationsgerichtes ist, da dieselbe durchaus den Dispositionen der Reglements conform ist.

Die am Bord gefundenen, nicht unterzeichneten Connoissemente sind null und als unförmliche Acten zu betrachten. Dies ist die Disposition des 5ten Artikels des Reglements vom 17ten Febr. 1694 und des 9ten Artikels desjenigen vom 21sten Oct. 1744.

Wenn man auch diese Reglements buchstäblich

auslegt; so finden sie auf vorliegenden Fall keine Anwendung, weil die Connoissemente worauf es ankommt, unterschrieben und nachmals durch eine 2te Unterschrift affirmirt sind.

Allein welches ist oder welches sind die legaliter geforderten Unterschriften, wenn die Legalität der Connoissemente durch die Unterschriften constiren kann?

Man hat behauptet, dafs die zu diesem Behuf schlechterdings nothwendige Unterschrift, diejenige des Capitains oder seines Schreibers sey, und man hat darauf die Disposition des 1sten Artikels des Titels von Connoissementen aus unserer Marine-Ordonance angewandt, welche dieses ausdrücklich erheischt.

Es ist wahr, dafs die Marine-Ordonance so disponirt, und es ist auch wahr, dafs dieses Tribunal sich nicht an die Connoissemente kehrt, wenn sie nur blofs von den Abladern und nicht von den Capitainen unterschrieben sind.

Allein das Tribunal hat auch entschieden, dafs der aus der Unterschrift des Capitains hervorgehende Beweis supplirt werden kann, und selbst, dafs der Grund des Mangels dieser Unterschrift nie allein auf die Decisionen Einflufs gehabt hat, in so ferne die Neutralität durch andere Beweise justificirt wurde.

Da jedes Papier am Bord aufser den Connoissementen und der Certepartie die Neutralität beweisen kann, vorausgesetzt, dafs es unterschrieben ist, so beweiset das Connoissement dieselbe auch, wenn bey dem Mangel der Unterschrift des Capitains es dieselbe Auctorität gewähret, welche in den anderen Schiffspapieren für suffisant gehalten wird, und wenn übrigens kein Indicium des Betruges und der Neutralisation vorhanden ist.

Der 1ste Artikel in dem Titel von den Connoissementen in der Marine-Ordonance fordert, dafs die Connoissemente von dem Capitain oder seinem Schreiber unterschrieben seyn müssen. Allein man würde diese Ordonance falsch auslegen, wenn man daraus schliefsen wollte, dafs diese Unterschrift nicht supplirt werden könnte. Man würde selbst durch diese alte Gesetzesdisposition die neuere Disposition des 2ten Artikels des Reglements von 1778 zerstören, welche erlaubt, dafs man die Neutralität durch ein Schiffspapier beweisen kann, es mag seyn welches es will, welches sie constatirt oder welches sie anzeigt, vorausgesetzt, dafs dasselbe unterschrieben sey. Es würde alle Grundsätze in legislativer Hinsicht umstofsen, wenn die älteren Gesetze die neueren derogiren dürften.

Ueberdies ist die Marine-Ordonance von 1681 kein Gesetz für die Neutralen.

Das erste Gesetz, welches sie betrift und welches in Hinsicht ihrer die Unterzeichnung der Connoissemente fordert, ist dasjenige von 1694, folglich ein Gesetz was jünger ist. Wenn das alte Gesetz auf sie anwendbar war; so wäre dieses Reglement und die späteren sehr unnütz gewesen. Die Ordonance ist, so zu sagen, ein einheimisches Gesetz. Die Reglements für die Neutralen sind diejenigen, die sich auf ihre Schifffahrt beziehen, wie auch der Titel von den Prisen aus der Marine-Ordonance, worauf mehrere dieser Reglements sich beziehen. Es ist merkwürdig, daſs die Reglements von 1694 und 1744, welche erheischen, daſs die am Bord gefundenen Connoissemente unterzeichnet seyn sollen, nicht ein Wort von der Disposition der Ordonance der Marine, noch von der Unterschrift des Capitains erwähnen.

Wenn die Reglements, die Neutralen betreffend, die Auctorisation enthalten, die Neutralität durch jedes andere am Bord befindliche Papier als die nicht unterzeichneten Connoissemente und Certepartie zu beweisen; so kann man nicht ohne Inconsequenz und ohne dem Geiste und dem Buchstaben dieser Reglements zuwider zu handeln, sich weigern einzugeste-

hen, daſs der Mangel der Unterschrift des Connoissements von Seiten des Capitains in den Connoissementen supplirt seyn kann, weil das Connoissement selbst durch jedes andere Papier am Bord supplirt werden kann.

Man hat vorgegeben, daſs durch die Unterschrift des Capitains unter dem am Bord befindlichen Connoissemente, allein Neutralisation verhindert werden könnte, weil er, wie man sagt, sich vor zwey sich widersprechenden Unterschriften zu hüten hat. Dies ist falsch.

Die Connoissemente, die der Capitain am Bord hat, sind nie für ihn verpflichtende Papiere, im Gegentheil sie enthalten die Verpflichtungen des Abladers gegen ihn. Wenn es möglich wäre, daſs der Capitain dergestalt doppelte Connoissemente zeichnete, so würde daraus folgen, daſs er im Nothfalle 2 Verpflichtete für seine Fracht hätte, statt einen. Er aber würde nur allein gegen den Inhaber des einen Connoissements, welches er nicht am Bord hätte, verpflichtet seyn. — Indem die, die Neutralen betreffenden Reglements es erfordert haben, daſs die Connoisemente unterschrieben seyn müssen; so haben sie nicht so sehr auf den Capitain, der sie am Bord hatte und der sie immer unterzeichnen kann, sehen können, als auf

den Ablader, dessen Unterschrift nicht anders als vor der Abreise hat geschehen können.

Es kommt im vorliegenden Falle nicht darauf an, zu wissen: ob ein blofs durch den Ablader unterzeichnetes Connoissement ein beweisendes oder nicht beweisendes Schiffspapier über die Neutralität der Ladung sey; sondern, ob, indem man voraussetzt, dafs die Unterschrift des Capitains schlechterdings nothwendig sey, solche, was den Neutralitätsbeweis betrift, auf keine Weise supplirt werden könne? Nun aber entscheiden die Reglements über die Neutralen und deren Dispositionen, dafs das neutrale Eigenthum durch alle und jede Papiere am Bord justificirt werden könne, diese Frage affirmative. Sie ist es überdies durch den Gerichtsgebrauch dieses Tribunals. Wir beziehen uns nur auf 3 Praejudicata, wovon ein jedes zu diesem Schlusse führt.

Am letztverwichenen 13ten Germinal gab das Gericht verschiedene am Bord des schwedischen Schiffes Union verladene Uhrmacherwaaren frey, obgleich keine andere Beweise ihrer Neutralität vorhanden waren, als die blofs von dem Ablader unterschriebenen Connoissemente. Diese Unterschrift wurde für hinreichend aus dem Grunde gehalten, da diese Gegenstände sichtbar neutralen Ursprungs und neutralen

Eigenthums waren. Derselbe Grund findet auf gegenwärtigen Fall Anwendung. Weifse Weine und die anderen Güter am Bord sind offenbar in dieser Sache neapolitanisches Eigenthum.

Am 6ten Prairial wurde die Condemnation des Schiffes alte Freundschaft und dessen Ladung cassirt. Doch waren mit Ausnahme von zwey Connoissementen, die übrigen, welche in grofser Anzahl vorhanden sind, nicht von dem Capitain unterzeichnet. Allein es war eine von allen Abladern beeidigte, von den öffentlichen Beamten des Abladungshafens abgefafste Declaration am Bord, welche die Neutralität der Ladung angab, und selbige wurde nach den Bedingungen des Reglements von 1778 für hinreichend gehalten. Indefs war dies doch nur ein Papier, welches von dem Ablader herrührte. Mit viel mehr Grund mufs man daher den Connoissementen Glauben beymessen, wenn die Unterschrift der Ablader sich mit der Attestation des Consuls von der Nation des Capitains, die auf Verlangen des Abladers und in Folge der vor ihm producirten Documente ertheilt ist, vereinigt findet.

Endlich hat das Tribunal am letztverwichenen 6ten Messidor die Freygebung von Waaren, die am Bord des ragusischen Schiffes St. Blaise verladen waren,

anbefohlen. Die am Bord vorgefundenen Connoissemente waren nicht von dem Capitain unterzeichnet; allein er hatte ein von seinem Consul zu Lissabon unterzeichnetes Manifest am Bord, worin derselbe die Neutralität der in den Connoissementen aufgeführten Waaren attestirte, und dieses von dem Consul attestirte Manifest ist für ein hinreichendes Document gehalten worden, um den, durch die Reglements geforderten Beweis der Neutralität zu erfüllen, obgleich es weder von dem Capitain noch von dem Ablader unterschrieben war.

In dieser Entscheidung hat das Tribunal seine Meinung bestimmt über die Unterschrift des Capitains unter den Connoissementen an den Tag gelegt, da es darin heifst:

„Wenn unter den Bewegungsgründen, welche das Tribunal veranlafst haben, mehrmals die Confiscation von Ladungen der Prisen zu befehlen, auch derjenige, dafs die Capitaine die Connoissemente nicht unterschrieben hatten, mag mit begriffen gewesen seyn; so hat doch dieser Bewegungsgrund nie allein die Decision veranlafst. Sie ist nur durch andere Beweise oder Anzeigen von Neutralisation oder Betrug justificirt worden.“ — — Ueber die Glaubwürdigkeit der Consuln und über ihren Character in Hinsicht der

Unterschrift der Connoissemente ist in der Marine-Ordonance selbst ein Beispiel enthalten. Der 7te Artikel von dem Schreiber besagt, daſs im Falle er die Connoissemente nicht unterschreibt, und daſs seine Verwandte einiges Interesse bey den verladenen Waaren haben, sodann die Connoisemente von dem Consul sollen paraphrirt werden, und diese Paraphrirung wird in diesem Falle für hinreichend gehalten, um den Connoissementen die nöthige Authenticität zu geben. Dieser Artikel enthält nur ein Beispiel, und wir beziehen uns nur per Analogiam darauf. Allein wir schlieſsen daraus mit vielem Grunde, daſs, weil es zu Folge der Reglements, betreffend die Neutralen, hinreicht, daſs die Connoissemente unterschrieben sind, und da man zu Folge derselben nicht läugnen kann, daſs die Unterschrift des Capitains unter den Connoissementen supplirt werden kann, so kann dies nicht authentischer und auf keine Weise, die dem Geiste unserer Gesetze mehr conform ist, bündiger geschehen als durch die Unterschrift des Consuls von der Nation des Capitains; und so hat auch das Tribunal in Betreff der Ladung des ragusischen Schiffes St. Blaise entschieden.

Da aus dieser im Auszuge mitgetheilten vortreflichen Deduction die Neutralen abnehmen können, wie

sehr es Raison für die Schiffs-Capitaine ist, bey ihrer Geschäftseile im Augenblicke der Abreise sich doch die Zeit abzumüssigen, auch die am Bord zu nehmenden Connoissemente zu unterzeichnen; so theile ich weiter unten mit Vergnügen eine spätere aufgeklärte Aeufserung von Herrn Portalis im Prisenconseil mit, welche hoffen läfst, dafs aus dieser Hinsicht nie in Zukunft Condemnationen erfolgen, wenn auch die Aufbringungen dieser Nachläfsigkeit wegen nicht nachbleiben werden.

Dafs es in Frankreich in vorigen Zeiten Sitte gewesen ist, Schiffe und Ladungen blofs aus dem Grunde zu condemniren, weil die am Bord gefundenen Connoissemente nicht unterschrieben waren, ist nur zu gewifs. Beym Ausbruche des americanischen Krieges wurde in Holland eine Warnung darüber bekannt gemacht, wie man sich gegen die Franzosen in Kriegszeiten zu verhalten habe. Dieselbe ist in Sir James Marriotts Memoire justificativ abgedruckt. In derselben heifst es:

Es ist nicht hinreichend, dafs die Schiffe Connoissemente am Bord haben, sondern es ist nöthig, dafs diese Connoissemente von dem Capitain unterschrieben am Bord vorgefunden werden. Wenn sie diese Unterschrift nicht haben; so werden sie wie

null betrachtet und Schiff und Ladung für gute Prisen erklärt, weil es bey diesem Fehler präsumirt wird, daſs sie dem Feinde angehören.

Man macht gewöhnlich Duplicate und Triplicate von den Connoissementen. Man hatte in Holland geglaubt, daſs es nicht nöthig sey, daſs diejenigen, von denen der Capitain Inhaber wäre, von ihm unterzeichnet seyn müſsten, weil er sie nur hätte, um seinem Gedächtnisse zu Hülfe zu kommen und die Kaufleute zu kennen, an welche er die Waaren abzuliefern und von welchen er die Fracht zu erheben hätte. Auch im vorigen Kriege (im siebenjährigen Kriege) sah man viele Connoissemente, die von den Capitainen nicht unterschrieben waren, und dieser Fehler war die Ursache von der Condemnation mehrerer Schiffe.

Es giebt sehr oft Fälle wo der Ablader, so bestimmt er auch weiſs, daſs abzusendende Waaren neutrales Eigenthum sind, von neutralen Ländern kommen und dahin gehen, doch nicht den Namen der eigentlichen Eigenthümer weiſs. Es geschieht daher aus diesen und anderen Gründen, daſs oft nur in die Connoissemente gesetzt wird, für neutrale Rechnung.

In folgender aus dem gedruckten Memoire des Ad-

vocaten Dageville in Aix in Betreff der zu Genuä von dem dortigen französischen Consul condemnirten Ladung des dänischen Schiffes der Friede, entlehnten Deduction, sind die französischen Gründe über den Gegenstand der Connoissemente pro und contra in gedrängtem Auszuge enthalten.

Von vielen Theilen der besagten Ladung waren nur Connoissemente mit der Anzeige: „für neutrale Rechnung," vorhanden, die von beeidigten Certificaten der Ablader begleitet waren.

Herr Dageville sagte:

Man hat behauptet, die Connoissemente bewiesen nicht das neutrale Eigenthum der Waaren, und die Certificate eben so wenig.

Wenn man aufrichtig verfährt, meint der Kaper, so abandonnirt man nicht den legalen Beweis, den das Gesetz vorschreibt.

Die Certificate sind nur das Machwerk der Ablader. Keiner kann sich selbst einen Rechtstitel geben.

Wir können uns nicht von den Principien entfernen, daſs die Unterschrift des Capitains den Connoissementen die Wirkung ertheilt, die Neutralität zu beweisen. Wenn demnach die Declaration, welche der Ablader in dem von ihm bloſs unterschriebenen Connoissemente giebt, nichts beweiset; so beweiset die-

jenige, die er in einem anderen Schiffspapiere giebt, an und für sich eben so wenig.

Die Materie von Prisensachen, erwiederte Herr Dageville hierauf, hat ihr Eigenes. Es ist sehr wahr, daſs niemand sich selbst einen Rechtstitel erschaffen kann, und man hätte noch hinzufügen können, daſs man einem Menschen ins Gesicht lachen würde, der ein schönes Landgut oder Haus aus der Ursache reclamiren würde, weil er einen von ihm beeidigten Attest producirte, worin er bezeugte, daſs solches ihm zugehöre.

Allein in der Materie von Prisen haben die Neutralen kein anderes Mittel, ihr Eigenthum zu constatiren, als durch Atteste, Titel oder Acten, die sie selbst veranlassen oder die sie anderen Neutralen zugestehen.

Das Connoissement selbst ist nichts anders als ein Rechtstitel den der Ablader sich selbst giebt. Man muſs die Absicht der erforderlichen Unterschrift des Capitains nicht verkennen. Er ist mit dem Theile des Connoissementes, der anzeigt, für wessen Rechnung die Ladung ist, fremd, und der Natur der Sache nach unbekannt. Er inserirt nur dasjenige, welches der Ablader ihm aufgiebt. Es ist seltsam, wie der Kaper sich in seiner Vertheidigung verwickelt. Er

will das Connoissement als einen Rechtstitel darstellen, der von einem Dritten emanirt. Er will, dafs der Capitain bey Unterzeichnung der Connoissemente, die Rolle eines Richters, eines Inquisitors in Hinsicht des Theils desselben, der die Bestimmung: „für wessen Rechnung," enthält, bekleidet. Man mag Japaneser oder Chineser, d. h. Leute, die, oder deren Verhältnisse er gewifs nicht kennt, als diejenigen darin benennen, für deren Rechnung die Waaren gehen, ihm gleich, wenn sie nur neutral sind. Er wird das Connoissement unterzeichnen. Das Eigenthum ist ihm gleichgültig. Vorausgesetzt, dafs das Connoissement die Conditionen über die Fracht enthält, so bekümmert er sich nicht um den Rest des Inhalts.

Allein ich weifs, man hält sich bey diesen Unterscheidungen nicht auf, wenn es auf die Frage, betreffend die Unterschrift des Capitains, ankommt. Man bestand hartnäckig darauf, die Connoissemente in dem Sinne der Marine-Ordonance und bekleidet mit den Characteren, die sie in Civilgerichten in Folge dieses Gesetzes haben müssen, zu betrachten, und man verlor es aus dem Gesichte, dafs es hier nur auf ein Schiffspapier ankomme, welches zu Folge der Reglements nur eine bestimmte Angabe des neutralen Eigenthums enthalten darf. Eine Angabe, die hin-

länglich aus einer Factur erhellt, müſste sicher auch mit einem Connoissemente bewiesen werden können, welches bloſs von dem Ablader unterschrieben ist.

Im vorliegenden Falle, sagt der Kaper, enthalten die Connoissemente nur im Allgemeinen die Bestimmung für neutrale Rechnung. Freilich. Aber was folgt daraus? Etwa, daſs das bestimmt angegebene Eigenthum es nicht detaillirt genug ist? Dies mag seyn, allein es ist nicht nöthig. Uebrigens beziehen sich die Connoissemente auf die Neutralitäts - Certificate. Wenn dies auch nicht wäre; so wären die Connoissemente doch hinreichend. Emerigon, Valin und alle andere, welche über diese Materie geschrieben haben, verwerfen die anderen Schiffspapiere nicht, wenn sie nur nicht im directen Widerspruche mit den Connoissementen stehen. Im vorliegenden Falle sagt das Connoissement: „für neutrale Rechnung." Dies gewährt wenigstens eine Präsumtion. Die Certificate vollenden den Beweis. Die Neutralität wird von denselben durch die Benennung der neutralen Individuen particularisirt.

Was sind diese Certificate? Regelmäſsig ausgestellte Documente, welche es justificiren, daſs die Ablader vor der competenten Orts-Obrigkeit beeidiget

haben, daſs das Eigenthum für Rechnung des bezeichneten Individui sey.

Allein der Kaper sagt, sie bezeugen nur ein Factum, welches wir nicht in Zweifel ziehen. Sie bezeugen, daſs die Ablader ihnen gesagt, daſs die Waaren für Rechnung des- und desjenigen abgeschickt wären.

Das ist sehr wahr. Allein der Ablader, der in einer Factur, in einem Privatpapiere ohne Eid, diesen Umstand declarirt, thut der etwas mehr? Und doch ist die Factur ein gültiges Beweispapier.

Der Capitain, der nach den eigenen Ausdrücken des Kapers, weil man ihn kennt, weil man seine Unterschrift verificiren, weil man aus seinem Munde Versicherungen erhalten kann, welche die Wahrheit aufklären, und weil er nothwendiger Weise der Depositeur von dem Geheimnisse der Expedition ist, das Zutrauen des Gesetzes hat; dieser Capitain, fragen wir, kann dieser etwas anderes ins Connoissement schreiben, als was der Ablader ihm gesagt hat?

Es ist hier nur von der Wissenschaft, „für wessen Rechnung die Waaren sind," die Rede. Welche Kenntniſs kann der Capitain, der in den mehrsten Malen in dem Hafen, wo er landet, fremd ist, von dem Eigenthümer haben, der oft 500 Meilen von

dem Orte entfernt und ihm fremd ist? Wenn die Waaren neutralisirt wären, würde der Ablader stupide genug seyn, dies dem Capitain anzuzeigen?

Nur blofs in dem Falle einer simulirten Destination wird der Capitain der Depositair des Geheimnisses seyn, und an die ist im vorliegenden Falle nicht zu denken.

In Prisensachen kann in Hinsicht verladener Waaren der Eigenthumstitel nur von dem Ablader und von demjenigen herrühren, der sich ihn selbst giebt.

In der schon angeführten Sache des dänischen Schiffes Constance, Capitain Henricksen, sagte Herr Portalis mit der erleuchteten Philosophie, welche seine Vorträge gewöhnlich auszeichnet, als Referent:

„Man macht in dieser Sache den Einwurf, dafs zu Folge der Gesetze die Connoissemente von dem Capitain oder seinem Schreiber müfsten unterschrieben seyn.

Allein da die Connoissemente in Duplo ausgestellt werden; so geschieht es beynahe jedesmal, dafs nach der Coutume der Capitain sich darauf beschränkt, das Connoissement zu unterzeichnen, welches er an den Ablader giebt, welcher seiner Seits dasjenige unterschreibt, welches in den Händen des Capitains bleibt. Man kann daher keinen vernünftigen Einwand daraus

hernehmen, daſs der Capitain nicht seine Unterschrift unter das am Bord seines Schiffes befindliche Exemplar gesetzt hat. Dies ist ja etwas, was er jeden Augenblick hätte thun können, weil das Papier in seinen Händen ist. Allein nichts ist gleichgültiger, weil seine Verpflichtung in der Unterschrift enthalten ist, die er unter das Exemplar des Abladers gesetzt hat, und der nicht ex post und einseitig sich willkührlich Rechts-Ansprüche verschaffen, oder diejenigen anderer streitig machen kann.«

In dem Zeitpuncte, daſs Schiffe abgehen, sind die Schiffs-Capitaine mit der Zurüstung ihres Schiffes, dem Verproviantiren desselben, mit dem Aufnehmen und der Liquidation ihrer Rechnung, mit hundert anderen Geschäften, die sich im Augenblicke der Abreise zusammendrängen, so sehr überhäuft, sie haben, zumal wenn sie auf Stückgüter fahren, so sehr viele Connoissemente zu zeichnen, daſs in den Augen jedes vernünftigen Richters kleine Irregularitäten, die hiedurch veranlaſst werden, verzeihlich seyn müssen.

Die Condemnation der Ladung des oben angeführten dänischen Schiffes Freundschaft, Capitain Brouwer, wurde in erster Instanz zum Theil mit durch den Umstand motiviret:

Weil die Connoissemente vom 8ten Januar 1798 datirt waren, und der Capitain im Verhör ausgesagt hatte, daſs er schon den 7ten Januar von Dortrecht abgegangen sey.

Vergebens hatte der Capitain die Auskunft gegeben, daſs groſse Schiffe nicht im Dortrechter Hafen völlig laden könnten, daſs sie halb voll von der Stadt abgehen und in einiger Entfernung den Rest der Ladung durch Lichterschiffe müſsten nachbringen lassen. Man würde einsehen, daſs ein Schiff bey einem solchen Falle heute aus dem Hafen gehen, und der Capitain doch erst am folgenden Tage oder noch später Connoissemente zeichnen könnte.

Um einer solchen Einwendung zu entgehen, haben die Capitaine bey dergleichen Fällen sich wohl zu hüten, daſs sie die Connoissemente nicht später datiren, als sie den Tag der Abreise in das Schiffsjournal einsetzen.

Das Directorium hatte den 14ten Messidor im Jahre 4 befohlen, daſs die Neutralen von den Franzosen eben diejenige Behandlung erfahren sollten, die sie sich von den Engländern gefallen lieſsen. In Beziehung auf diese Verfügung schrieb der Marine-Minister am 20sten Frimaire im Jahre 5 an die constituirten Auctoritäten: „Die Franzosen können

„am Bord neutraler Schiffe aller Waaren sich bemäch-„tigen, deren Connoissemente nicht evident ein „neutrales Eigenthum angeben.“

Herr Ravez sagte in seinem gedruckten, schon angeführten Memoire, in Betreff des Hamburgischen Schiffes Hammonia, Capitain Sleboom, „der Kaper bemächtigte sich dieses ministeriellen Briefes.“

Dieser enthält, sagt er, die letzte Basis der Rechte des Kapers und der Verbindlichkeit der Neutralen. Dies ist das Ultimatum unserer Vorschriften. Die Connoissemente sind jetzt die einzigen Beweise über die Neutralität der Ladung. Sie können nur unter der Clausel, „für Rechnung und Risico,“ genau das Eigenthum angeben. Diese Clausel ist nicht in denjenigen über die Ladung der Hammonia enthalten. Sie ist daher für feindliches Eigenthum zu erachten.

Er bezog sich dabey auf eine zu Gunsten des französischen Kapers Eugenie, gegen das schwedische Schiff Eolus, Capitain Andreas Normann, von dem Commerztribunal zu Bourdeaux abgegebene Entscheidung.

Herr Ravez bezog sich auf die in der Marine-Ordonnance enthaltene Definition von Connoissementen, folgenden Inhalts:

Die Connoissemente müssen die Qualität, Quanti-

tät und Marken der Waaren enthalten; den Namen des Abladers und desjenigen, an welchen sie consignirt sind; den Ort, wo sie abgehen, und den Löschort; den Namen des Capitains und des Schiffes und die Bestimmung der Fracht, und auch auf die Definition, die in dem Tractat mit Hamburg enthalten war. Er bewies, daſs das Directorium nicht die legislative Gewalt in Frankreich habe, daſs diese vielmehr die alten Prisengesetze bestätigt hätte, daſs das Präjudicat des Eolus, der von einem feindlichen Hafen kam und weder Factur noch Eigenthums - Certificat am Bord gehabt hätte, nicht auf das aus einem neutralen Hafen kommende Schiff Hammonia, welches beeidigte Eigenthums-Certificate und Facturen am Bord hätte, könnte angewandt werden.

Der Kaper verlor auch in allen drey Instanzen, vor welche diese Sache zur Verhandlung kam.

In der Sache des von Franzosen aufgebrachten dänischen Ostindienfahrers Antoinette, Capitain Möller, war ein im Schiffe befindlich gewesener Schatz Piaster, bestehend aus 77000 Stück, von dem Commerztribunal zu Bourdeaux am 2ten Pluviose im Jahre 7, und von dem Appellationstribunal des Departements der Garonne, condemnirt, weil die Connoissemente darüber im Schiffe verheimlichet und auf der

See nicht waren vorgezeigt worden. Die Entscheidung des letzteren Tribunals darüber lautet wie folget:

In Erwägung

1) dafs kein Schiffspapier eine Anzeige von den 20 Kisten Piaster enthält und auch keines attestirt, dafs sie wirklich in Copenhagen verladen worden sind, dafs Capitain Möller auf der See kein sich auf dieselben beziehendes oder die Neutralität derselben constatirendes Papier exhibirt hat, und dafs er in dieser Hinsicht vollkommen gegen den 2ten Artikel des Reglements von 1778, welcher besagt, dafs die neutralen Schiffs-Capitaine gehalten seyn sollen, das neutrale Eigenthum auf der See zu justificiren, contravenirt hat:

2) dafs die auf die Verladung dieser Piaster sich beziehenden vier Connoissemente, wovon drey nach der Ankunft der Prise und auf die Anzeige des Capitains Möller in einem nicht versiegelt gewesenen Koffer gefunden sind, und das vierte in einen Brief eingewickelt war, der unter den Papieren des Cargadeurs gefunden wurde, um so weniger die Aufmerksamkeit des Tribunals verdienten, weil nicht nur der Capitain Möller im Augenblick der Anhaltung, sondern auch nachher, wie der Friedensrichter die Pa-

pierdose *) in seiner Gegenwart öfnete und ihn über die Anzahl seiner Papiere befragte, beständig die Existenz geläugnet hat:

3) daſs, selbst davon abstrahirt, daſs alle diese Umstände nicht erlaubten, an die Aechtheit dieser Connoissemente zu glauben und ohne die Hülfe des allegirten 2ten Artikels, welcher eine Pflicht daraus macht, das neutrale Eigenthum auf der See und namentlich durch Connoissemente zu justificiren, die Dispositionen des 9ten Artikels so bestimmt darüber wären, daſs auf keinen Fall nach der Wegnahme beygebrachte Papiere weder für die Rheder des Schiffes noch für die Ladungseigenthümer Glaubwürdigkeit hätten, noch von Nutzen seyn könnten, und daſs man bey allen Gelegenheiten nur bloſs auf die bey der Wegnahme vorgefundenen Papiere Rücksicht nehmen dürfte.

Herr Portalis, dieser berühmte Gesetzgeber, sagte über diesen Gegenstand den 26sten Messidor im Jahre 8 im Prisenconseil bey der Definitiv-Entscheidung über diese Sache in einem meisterhaften Vortrage:

„Die Piaster sind der erste Gegenstand der Discus-

*) Die Schiffspapiere sind auf dänischen Schiffen in blechernen Dosen.

sion von Seiten der Captoren. Die auf dieselben Bezug habenden Connoissemente sind producirt; allein es kommt darauf an, zu untersuchen: ob man sie für aufrichtig halten kann?“

Diese Connoissemente supponiren, daſs die Piaster in Copenhagen geladen sind und daſs sie eine neutrale Destination hatten. Diese Thatsachen sind von den Captoren in Zweifel gezogen worden.

Es ist evident, sagen sie, daſs sie anstatt in Copenhagen, in einem englischen Hafen sind an Bord genommen worden, und daſs sie eine Destination an Engländer hatten. Dies beweisen wir durch einen Haufen von Umständen, die gebieterisch die Ueberzeugung lenken werden.

In der vor dem Zoll in Copenhagen gemachten Declaration, hat man der Piaster nicht erwähnt.

Wenn zu der Epoche, als die Declaration geschah, die Piaster einen Theil der Ladung ausgemacht hätten; so hätte man davon, wenn nicht an den Zoll, doch an die asiatische Compagnie Abgaben gehabt.

Diese Abgabe ist nicht bezahlt.

Die Piaster sind im Manifeste nicht mit aufgeführt. Es erhellt, daſs seit der Abreise von Copenhagen das Schiff irgend wo angelaufen ist. Man spricht von einem Anlaufen in Fleckeroe; allein dieses Anlaufen

ist nicht durch ein Papier oder eine Anzeige aus diesem Orte justificirt. Es war kein Grund zu diesem Anlaufen vorhanden. Es ist daher sichtbar, daſs man in einem englischen Hafen wird vorgewesen seyn, um die Piaster einzunehmen.

Die auf die Piaster sich beziehenden Connoissemente sind nicht auf der See im Augenblicke der Anhaltung producirt worden, sie sind daher dem Verdacht unterworfen, ex post fabricirt zu seyn.

Dieser Argwohn vermehrt sich, wenn man sowohl das Stillschweigen des Capitains als des Supercargos in Hinsicht derselben in Betrachtung zieht.

Es ist daher Betrug und Neutralisation in den quäst. Connoissementen.

Allein, sagte Herr Portalis, was kann man fürs Erste aus dem Stillschweigen in Betreff der Piaster bey der Declaration vor dem Zoll in Copenhagen schlieſsen?

Die Piaster, die keinen Exportations - Zoll zu bezahlen hatten, durften auf dem Zoll nicht clarirt werden.

Was die Privilegien der asiatischen Compagnie betrift, so sind sie modificirt. Diese Compagnie hat bloſs in Hinsicht des Chinahandels ein Privilegium exclusivum. Man war daher in Hinsicht derselben zu keiner Declaration, zu keiner Abgabe verpflichtet.

Uebrigens würden dänische Zolldefraudationen nie die Verletzung der Neutralitätsrechte supponiren lafsen. Diese beiden Betrügereien haben keine Connexität mit einander. Was macht es, dafs die Piaster im Manifest nicht aufgeführt stehen? Man hat sie nicht betrügerischer, sondern sehr weifslicher Weise darin verschwiegen. Das Manifest kann durch die Connoissemente supplirt werden; allein diese können es nicht durch jenes werden. Wenn einer kostbare Sachen bey sich hat; so exponirt er sie nicht den Blicken der Habsucht. Bey vielen Gelegenheiten kann nur die Sicherheit durch Geheimhaltung garantirt werden. Ich berufe mich auf das Betragen aller Schiffsrheder, aller Schiffs - Capitaine. Wenigstens ist es gewifs, dafs man ohne irgend ein Gesetz zu verletzen, kein Manifest haben kann, da hingegen die Connoissemente absolut nothwendig sind. Es ist daher hinreichend, dafs die Piaster laut der Connoissemente verladen sind; denn alle Schriftsteller lehren es, dafs die Connoissemente die wahren und specifischen Beweise der Ladung sind (Valin sur le Titre des connoissemens de l'ordonance de 1681).

Ich weifs, dafs man die Glaubwürdigkeit der producirten Connoissemente verdächtig macht. Wie sucht man aber sie zu erschüttern?

Man zeigte sie, sagt man, nur ex post an; sie sind nicht im Augenblicke der Anhaltung ausgeliefert; sie sind daher null, und im Verdachte, betrügerischer Weise fabricirt zu seyn. Der 2te Artikel des Reglements von 1778, fährt er fort, besagt: „dafs die „neutralen Schiffs-Capitaine gehalten seyn sollen, das „neutrale Eigenthum auf der See zu justificiren," und der 10te Artikel desselben: „Wollen Se. Majestät, dafs in keinem Falle die Documente, die nach der Wegnahme des Schiffes herbeygebracht werden können, zu irgend einem Beweise oder sonstigen Nutzen dienen sollen, so wenig für die Rheder der besagten Schiffe, als für die Eigenthümer der am Bord befindlichen Waaren, indem Se. Majestät wollen, dafs in allen Fällen blofs auf die Documente gesehen werden soll, die sich am Bord befinden."

Man schliefst aus diesen Gesetzesstellen, dafs alle nach der Wegnahme producirten oder gefundenen Papiere von keiner Wirkung sind und nicht in der Classe der Beweise aufgeführt werden können, welche zu Folge der Gesetze auf dem Meere vorgelegt werden müssen.

Diese Darstellung ist ein Mifsbrauch der Disposition des Reglements von 1778.

Die Absicht desselben ist gewesen, Betrügereyen

zuvorzukommen, indem man verhinderte, daſs nicht zu verdächtigen Zeiten geschmiedete Documente, so wie sie nöthig wären, könnten producirt werden. Daher hat man es gefordert, daſs das neutrale Eigenthum auf der See und zwar durch Schiffspapiere justificirt werden sollte.

Man nennet Papiere am Bord alle diejenigen, die vor der Anhaltung oder vor der Prise am Bord waren, und also nicht ex post dahin kamen. Durch dergleichen Papiere wird das neutrale Eigenthum auf der See justificirt, d. h. durch solche, die nicht erst nach der Prise dahin kamen.

Das Wort, dessen der 11te Artikel sich bedient, ist rapporter. Dieses Wort ist nicht gleichgültig. Es supponirt, daſs die Papiere bey der Anhaltung des Schiffes nicht am Bord waren, und daſs man dieselben sich nur ex post verschafft hat.

Man muſs daher nicht mit den Captoren sagen, daſs kein Papier für ein Papier am Bord kann erachtet werden, so ferne es nicht im Augenblicke der Anhaltung bekannt und exhibirt wird; denn es ist die Existenz eines Papiers am Bord, welches es zu einem Papier am Bord constituirt, und nicht die frühere oder spätere Kenntniſs, die man davon erlangen kann. In einem Schiffe können die Papiere sich an verschiedenen

Stellen befinden, und das Gedächtnifs kann in einem solchen Augenblicke der Unruhe als der, in welchem man von einem Kaper angehalten wird, ungetreu in Hinsicht der Aufzählung und Anzeige derselben seyn.

Um den Gegenstand des Gesetzes zu erfüllen, ist es hinreichend, dafs man es vernünftiger Weise nicht bezweifeln kann, dafs ein nach der Anhaltung entdecktes oder angezeigtes Papier, schon vorher am Bord existirte, und nicht erst ex post herbeygebracht oder betrügerischer Weise eingemischt sey.

Nachdem wir vorher diese allgemeinen Bemerkungen gemacht haben; so lafst uns jetzt auf den vorliegenden Fall kommen.

Die sich auf die Piaster beziehenden Connoissemente existiren. Sie sind am Bord gefunden worden. Sind sie verstohlner Weise nach der Anhaltung dahin gebracht, oder sind sie vorher schon da vorhanden gewesen?

Nach der Anhaltung legte man Wache auf das genommene Schiff. Es blieben daselbst mit Inbegriff des Capitains nur 6 Mann. Während der Reise wurden diese Leute von dem Prisenmeister strenge bewacht, und sie konnten aufser dem Schiffe durchaus keine Connection haben.

Dieser Zeitpunct konnte die Captoren nicht besorgt machen.

Nach Ankunft des Schiffes zu Bourdeaux begab der Friedensrichter sich an Bord, versiegelte, legte neue Wächter ein, und liefs in dem genommenen Schiffe nur einen Schiffsjungen.

In dieser Lage der Sache entdeckte man auf Anzeige des Capitains und des Supercargos die Connoissemente.

Wo hat man die Connoissemente gefunden? Drey in einem in dem Koffer des Capitains befindlichen Rasirzeuge, und eins in der Stube des Supercargos.

Der Koffer des Capitains war nicht unter Siegel. Er hatte davon den Schlüssel. Allein er war damals am Bord des Kapers, und man hat nicht gewagt zu sagen, dafs er auf sein Schiff zurückgekehrt sey.

Die Stube des Supercargos war versiegelt und er am Bord des Kapers.

Ein von den Captoren abgehaltenes Protocoll beweiset, dafs die Connoissemente nicht anders in diese Kammer hätten hineinpractisirt werden können, als nachdem man die Scheiben einer verschlossenen Glasthüre zerbrochen hätte. Man will zu verstehen geben, dafs der Kitt von zwey dieser Scheiben weniger alt scheine, als der von den andern. Allein diese kleinliche Bemerkung kann uns nicht in den Stand setzen, die Epoche genau kennen zu lernen, wann

diese beiden Scheiben eingesetzt wurden. Wie hätte eine solche Veränderung vorgehen können, da am Bord der Antoinette bloſs ein von Wachen umgebener Schiffsjunge vorhanden war?

Das Vorgeben der Captoren ist eine arbitraire Supposition. Arbitraire Suppositionen sind aber keine Beweise, und um einen Betrug darzuthun, muſs man Beweise haben.

Der Friedensrichter hat anerkannt, daſs die auf das Zimmer des Supercargos gesetzten Siegel unverletzt und ganz gefunden sind. Es ist unglaublich, daſs man sich ohne Einbruch zu diesem Zimmer hätte Eingang verschaffen können.

Es ist nicht wahrscheinlich, daſs der Schiffsjunge Gewaltstreiche, die man ihm zumuthet, unternommen haben sollte; zumal bey den Wächtern, die auf dem Schiffe waren.

Es ist bey der Existenz dieser Connoissemente nichts Incontestables und Ungewisses vorhanden. Die Unterschriften dieser Connoissemente sind nicht critisirt worden. Um diese Connoissemente in das Schiff practisiren zu können, hätte man sie haben müssen. Wird man sagen, daſs sie von Copenhagen wären verschrieben worden? Die Sache ist physisch unmöglich. Es fehlte an Zeit. Dies ist evident und bekannt.

Die Connoissemente existirten also. Sie haben für diesen Gegenstand nicht fabricirt seyn können. Sie sind daher Papiere am Bord in dem Sinne des Gesetzes, weil sie am Bord gefunden worden sind.

Vergebens wendet man ein, daſs der Koffer des Capitains schon vorher einmal wäre visitirt worden, und daſs man diese Papiere daselbst nicht gefunden hätte. Wie ist diese Visitation geschehen? Obenhin und ohne Detail. Die Connoissemente waren in einem Rasirzeuge, und dies ist nicht visitirt worden. In demselben sind nachmals aber die Connoissemente gefunden. Die erste Visitation hat daher nichts Unverträgliches mit der zweiten.

In der Kammer des Supercargos hatte man nichts verificirt, man hatte sich damit begnügt, die Siegel aufzusetzen. Nun hat man aber in derselben gerade das Duplicat von einem der in dem Rasirzeuge gefundenen Connoissemente angetroffen, und dieses Duplicat bezieht sich auf die 60000 Piaster, die dem Herrn N. gehören, d. h. von 20 Kisten bezieht es sich auf 15. Ist dieser Umstand kein Beweis von der Aufrichtigkeit der Connoissemente, die im Rasirzeuge gefunden sind?

Woher kommt es, sagt man, daſs der Capitain und der Supercargo in ihren Aussagen vor dem Frie-

densrichter nicht von diesen Papieren gesprochen haben? Warum haben sie über ihre Existenz ein absolutes Stillschweigen beobachtet?

Ich antworte hierauf nach den Acten, daſs die Piasterkisten von dem Capitain und Supercargo in ihren vor dem Friedensrichter gethanen Aussagen eingestanden sind, indem der Capitain und Supercargo förmlich ausgesagt haben, daſs alle Waaren am Bord laut Connoissemente wären verladen worden.

Ich füge hinzu, daſs am Morgen nach der Aussage vor dem Friedensrichter der genommene Capitain vor dem Bureaux des Zolls und der Navigation die Piaster clarirte und die unterzeichneten Connoissemente, die davon die Verladung bewiesen, angab.

Wenn er bis dahin das Stillschweigen darüber beobachtete; so ist es, weil es gefährlich seyn konnte, früher davon zn sprechen. Man befürchtete, die Leidenschaften aufzuregen und das was vorgefallen ist, beweiſst, daſs diese Furcht nicht ohne Grund war.

Laſst uns das Factum untersuchen. Die Connoissemente existirten. Es ist physisch unmöglich, daſs man sie ex post von Copenhagen hätte kommen lassen können. Sie sind am Bord gefunden worden. Sie haben nicht heimlich dahin gschickt werden können. Sie sind und können ihrer Form nach nicht

critisirt werden. Die Unterschriften, welche diese Connoissemente sanctioniren, sind nicht angefochten worden; demnach ist das Eigenthum der Piaster bis zur Evidenz nachgewiesen.

Was setzt man dieser Darstellung entgegen? unbestimten Verdacht, der durch alle Umstände Lügen gestraft wird.

Hr. Portalis setzte ferner noch hinzu: Ich habe die Aufrichtigkeit dieser Connoissemente erwiesen. Ich füge hinzu, dafs solche auch noch aus einer über die Verladung in Copenhagen aufgesetzten ununterschriebenen Notitz, welche unter den Papieren am Bord gefunden ist, in welcher die Piaster förmlich aufgeführt sind, hervorgeht.

Die Piaster wurden von dem Prisenconseil freygegeben.

Das Schiff hatte bey der Aufbringung Havarie gemacht, allein es erhielt keinen Schadenersatz und keine Kosten.

2. Factur.

Man benennt dasjenige Document mit diesem Namen, welches von dem Ablader über die verladenen Güter mit der Anzeige, für wessen Rechnung und Risico, ferner mit der Anzeige des Ortes der Absendung und der Bestimmung des Schiffes und des

Capitains mit welchem sie gesandt werden, und mit der Anzeige über den detaillirten Einkaufspreis derselben mit den bis zu ihrer Löschung darauf laufenden Kosten, ausgestellt und unterzeichnet wird.

Es ist in der obbesagten gesetzlichen Disposition als ein am Bord der angehaltenen Schiffe erwartetes Papier aufgezählt. Obgleich dies Document ein seiner Ausstellung nach simples Privatdocument ist, wovon kein Prisengesetz verlangt, dafs es gerichtlich attestirt werde; so mufs es doch eben so sorgfältig abgefafst seyn, wie ein gerichtliches Document. Es müssen keine Rasuren und Einschiebsel darinnen befindlich seyn.

In der von dem französischen Consul zu Carthagena den 7ten Pluviose im Jahre 6 über das dänische Schiff Brothers Capitain Ole Styhr, abgegebenen Condemnation heifst es:

„In Erwägung dafs zu Folge authentischer Papiere „am Bord keine Anzeige enthalten ist, welche die „Neutralität der Ladung beweiset oder dafs sie Herrn „N, wie der Capitain behauptet, zugehöre, da eine „von David Patterson unterzeichnete vom 9ten Nov. „1797 datirte, am Bord gefundene Factur die Neu„tralität, welche bis zur Evidenz zu Folge der Regle„ments über die neutrale Schifffahrt erscheinen müfste,

„nicht legitimiren konnte. Diese auf Papier blanc „ausgefertigte Factur, enthält keinen Character der „Authenticität, da die Unterschrift des besagten D. „Patterson durch keine öffentliche Auctorität legalisirt „war.“

Dies ist gewiſs das erstemal, daſs ein auswärtiger Richter das seltsame Annuthen geäuſsert hat, eine Factur müsse legalisirt seyn. Es wird hoffentlich nie wieder der Fall werden, und ich führe diesen Umstand nur historisch an.

Das Schiff Brothers hatte für Rechnung seines Rheders eine Ladung Holz nach London gebracht und war von da, um Fracht zu suchen, versegelt. Da es keine erhielt, nahm es in Cadix Salz für Rechnung seines Rheders ein, und versegelte damit nach Norfolk in Virginien. Nachdem es daselbst 5 Monate vergeblich auf eine Fracht gewartet hatte, nahm es für Rechnung seines Rheders von dem Netto Produit des Salzes eine Ladung Holz nach Europa ein. Es lief damit in Lissabon an, und da dem Capitain der Markt daselbst nicht gefiel, wollte er in der Mittelländischen See einen bessern suchen, als er von Franzosen nach Carthagena aufgebracht wurde.

Die quästionirte Factur hatte folgenden Eingang:

„Factur über eine von David Patterson am Bord

„des dänischen Schiffes Brothers, Capitain Ole Stylır, „nach Livorno oder nach einem anderen Markte für „Rechnung und Risico des Eigenthümers N. N. in „Tönsberg in Norwegen verladenen Ladung Holz.“

Der Consul bemerkte in seiner Condemnation in Hinsicht derselben: daſs das Wort Livorno darin mit „schwärzerer Tinte über das vorher darin gestandene „Wort Lissabon, welches man noch lesen könnte, „geschrieben wäre.“

Obgleich der Capitain eingestanden hatte und sein Journal dies gleichfalls besagte, daſs er in Lissabon vorgewesen wäre, um daselbst seine Ladung zu verkaufen, wenn er die dortigen Preise gut gefunden hätte; und obgleich er jetzt schon von da weg und nach keinem feindlichen Hafen mehr destinirt war; so wurde er doch des Umstandes wegen, daſs das Wort Lissabon in der Factur und dem Connoissemente mit dem Worte Livorno vertauscht war, der Neutralisation beschuldiget und so angesehen, als hätte er die Absicht, die Feinde Frankreichs mit Contrebande zu versorgen.

Bey dem mehrmals angeführten Hamburger Schiffe Hammonia monirte der Kaper gegen die Facturen am Bord, weil sie in Briefe wären eingeschlossen gewesen, daſs sie deshalb nicht Schiffspapiere genannt

werden könnten, da der Capitain sich auf der See durch dieselben nicht justificirt hatte. Er behauptete ferner, weil Herr N. in Charlestown in der Factur eine Commission von 5 pCt. angesetzt hätte, dafs dies ein offenbarer Beweis von Neutralisation sey, dafs dies verrathe, er sey blofs Commissionair und die wahren Eigenthümer Feinde.

Herr Ravez erwiederte hierauf: dafs die Kaufleute aller Oerter die gewöhnliche Commission in der an ihre Consignenten gesandten Factur über ihre eigenen Waaren aufführten, um ihnen dadurch anzuzeigen, dafs der Verkauf wenigstens diese Commission mit abwerfen müfste. Dies sey das erste und nicht zu vergebende Beneficium, welches sie für sich erwarteten.

Die Captoren verloren ungeachtet dieser Einwendung in allen Instanzen wohin die Sache gelangte.

3. Manifest.

Dasjenige Document wird so genannt, welches unter eben der Anzeige, die der Factur zur Einleitung dienet, (gewöhnlich von dem Schiffsmakler des Schiffes) über die sämmtlichen an Bord eines Schiffes verladenen Güter errichtet und von dem Capitain und dem Ablader, oder im Fall ein Schiff blofs Stückgüter geladen hat, von dem Schiffsmakler (wenn der Ca-

pitain einen gebraucht hat) unterschrieben wird. Es wird gewöhnlich nicht gerichtlich attestirt. Bey uns Dänen geschieht es in Kriegszeiten.

Dies Document wird in den französischen Prisengerichten nicht specialiter benannt. Herr Portalis äufserte sich darüber in der Sache der Antoinette, wie oben angeführt ist, dahin: dafs die Anwesenheit dieses Papieres von den Gesetzen nicht nothwendig gefordert werde.

Es ist auf allen Fall ein sehr nutzbares Beweis-Document am Bord eines Schiffes. Nur mufs es mit der äufsersten Sorgfalt und ohne Fehler abgefafst seyn.

Im Falle dafs ein Schiff verfrachtet ist,

4. Die Certepartie.

Der mit dem Capitain oder seinem Rheder oder dessen Agenten über die Verfrachtung eines Schiffes errichtete Contract wird so genannt.

Der obangeführte 2te Artikel des Reglements von 1778 besagt in Hinsicht derselben:

„Anlangend die Certepartien und andere Papiere, die nicht unterschrieben sind; so wollen Se. Majestät, dafs sie für null und nichtig erachtet werden sollen.“

Der Befrachtungs- und Verfrachtungs - Contract wird gewöhnlich von Maklern geschlossen und vor

Notarien die Certepartie (Charta partita) darüber errichtet.

In dem Urtheile des französischen Consuls zu Carthagena vom 11ten Fructidor im Jahre 5, in Betreff der Ladung des dänischen Schiffes Freundschaft, Capitain Frederick Fredericksen, heiſst es in Hinsicht der Certepartie:

„Daſs die am Bord gefundene Certepartie eine „unförmliche Acte sey, die in der Canzeley des däni„schen Consulats errichtet zu seyn schiene, von der „sich 2 Copien ohne Original am Bord befänden, „welches in der Canzeley verblieben zu seyn erhellte. „Die Copien enthielten keine Authenticität, maſsen „sie von niemand als von einem angeblich dänischen „Canzler, ohne irgend ein Amtssiegel und ohne Lega„lisation seiner Unterschrift unterzeichnet wären.“

Die Vertheidiger dieser Sache vor dem Appellationstribunale in Aix führten über diesen Gegenstand an:

In Hinsicht dieses Condemnationsmittels hat man 2 Momente auszuheben, den angeblichen Fehler der Acte, weil sie vor einem Canzler eines Consulats errichtet ist, und den angeblichen Mangel der Authenticität des Extractes, weil solcher mit keinem Amtssiegel oder einer Legalisation versehen ist.

Sie behaupteten, daſs es allenthalben (in der mittelländischen See) Usance sey, in den Consulaten der Consuln durch die Canzler derselben Certepartien errichten zu lassen. Sie allegirten darüber:

le Traité des Assurances T. I. Ch. 4. Sect. 6.

Valin Commentaire sur l'article du Titre des Consuls de l'ordonance de la marine.

Statut de Marseille Lib. 1. Cap. 18.

Die Encyclopädie u. s. w.

Nach gemeinem Rechte, sagt Valin, in seinem angeführten Commentar, können die Certepartien eben sowohl privatim errichtet werden, als vor Notarien. Da die Marine-Ordonance nur erheische, daſs eine Certepartie schriftlich errichtet würde; so wäre dadurch das gemeine Recht nicht derogirt worden.

Das Reglement von 1778, indem es von den Beweisen der Neutralität spricht, fordert bloſs, daſs die Certepartie oder jedes andere Papier, welches zum Beweise dient, unterschrieben sey. Dieses Reglement hat in Hinsicht aller Schiffspapiere dasjenige, welches bloſs in Hinsicht der Connoissemente durch das Reglement vom 17ten Febr. 1694, und dasjenige vom 21sten October 1744 vorgeschrieben war, gemeinschaftlich gemacht.

Aus dieser Disposition folgt, daſs, auf welche

Weise auch die Uebereinkunft zwischen dem Befrachter und dem Capitain abgeschlossen seyn mag, der Gegenstand des Gesetzes erfüllt ist, sobald man darüber am Bord des Schiffes eine unterzeichnete Acte findet. Da nun eine am Bord vorgefundene, privatim unterzeichnete Acte die Neutralität garantirt; so muſs eine als eine öffentliche und authentische Acte errichtete Certepartie noch um so mehr eine ähnliche Garantie gewähren. Mehrmals hat das Tribunal in seinen Entscheidungen die Legalität solcher vor öffentlichen Beamten des Ladungsplatzes errichteten Documente, wenn sie am Bord vorhanden gewesen sind, für hinreichend gehalten, um die Neutralität zu beweisen. Solche Acten haben selbst die Mangelhaftigkeit der Connoissemente supplirt.

Im vorliegenden Falle war die Certepartie auſser der Unterschrift des Canzlers noch auf der Rückseite mit der Unterschrift des Abladers versehen. Dies war in Folge einer in der Certepartie enthaltenen Clausel in Betreff der Liegetage geschehen, und deshalb bestätigt diese Unterschrift die Wahrheit und Authenticität dieser Acte. Eine andere Copie der Certepartie war noch mehr bestimmt, um der Neutralität des Schiffes zum Palladium zu dienen. Sie war auch am Bord, und ist seit der Anhaltung verschwunden.

Allein die noch vorhandene Copie ist von dem Canzler, einem öffentlichen Notar, unterzeichnet und übrigens von dem Ablader attestirt. Sie ist hinreichend, um den Gegenstand des Gesetzes zu erfüllen, welches nichts mehr fordert, als daſs die Certepartie soll unterschrieben seyn, ohne von der Redaction der Acte etwas zu sagen, ob dieselbe privatim darf unterzeichnet werden, oder ob sie als eine öffentliche Acte ausgestellt werden muſs.

Der Consul findet einen Fehler der Authenticität darin, daſs die quästionirte Copie mit keinem Siegel versehen ist. Allein kein Gesetz fordert diese Form, um einen Auszug authentisch zu machen.

Die Copie in dem vorliegenden Falle ist um so mehr beweisend, da man diese Acte nicht für falsch halten kann. Das Original existirt in Neapel. Wir erbieten uns, einen von dem französischen Consul in Neapel legalisirten Extract darüber zu produciren. Dies ist ein Fall, um die Exception zu benutzen, welche die Herbeybringung von Papieren nach der Wegnahme erlaubt, wenn nämlich ein Kaper sich derselben bemächtigt hat, wenn sie von einem ins Meer geworfen sind, oder wenn sie durch Schiffbruch und Scheiterung verloren gegangen sind.

Valin Traité des Prises Chap. 15.

Im vorliegenden Falle ist eine am Bord befindlich gewesene Copie verschwunden.

Die Ladung des dänischen Schiffes die Frau Maria, Capitain Martin Jager, war den 15ten Frimaire im Jahre 6 in Mallaga von dem französischen Consul condemnirt worden, unter dem Vorgeben, daſs keine Certepartie am Bord desselben vorhanden gewesen sey.

Ich habe folgende, diese Materie erläuternde Stelle aus dem gedruckten Memoire des Rechtsgelehrten Mollet, der den Reclam der Ladung vor dem Appellationstribunal in Aix zu betreiben hatte, ausgehoben.

Es heiſst, es sey keine Certepartie am Bord gewesen, und doch ist eine daselbst vorhanden gewesen, und zwar diejenige, welche im vorliegenden Falle nur daselbst vorhanden seyn konnte.

Es ist notorisch, daſs in Holland, wenn ein Capitain sein Schiff nicht an einen verfrachtet, sondern à la Cuielette, das heiſst an alle diejenigen, welche in dasselbe laden wollen, keine Certepartie errichtet wird, sondern die Convention, die man mit demjenigen, der die Besorgung der Verfrachtung übernimmt, eingeht, vertritt die Stelle derselben. Diese Convention sichert dem Schiffsmakler oder demjenigen, der die Mühwaltung übernimmt, für seine Bemühung

und für die Gefahr die er läuft, keinen Ablader zu finden, $\frac{1}{5}$ der Fracht zu. Der Capitain begnügt sich mit $\frac{4}{5}$. Diese Convention ist gedruckt unter den Schiffspapieren vorhanden. Die Usance in Holland ist, da practische und notorische Umstände durch Papiere aufser dem Schiff bewiesen werden können, durch das gehörig legalisirte Attestat einer Menge Kaufleute in Amsterdam bewiesen.

Bey dieser Art Befrachtungen unterzeichnet der Capitain die Connoissemente, die an die Ablader gegeben werden; allein die Ablader unterzeichnen nicht die, welche der Capitain behält, weil er verpflichtet ist, alle Waaren nach Gewicht ohne Ansehen der Person anzunehmen, und da die Ablader nicht directe gegen den Capitain verpflichtet sind.

Das neutrale Eigenthum der verladenen Güter ist vor der Obrigkeit von dem Ablader eidlich erhärtet und Beweise darüber sind am Bord.

In der Sache des dänischen Schiffes Constance zog man, wie Herr Portalis in seinem Berichte, über diese Sache im Prisenconseil sagte, die Neutralität der Ladung des Schiffes in Zweifel, unter dem Vorwande, weil die Certepartie nicht die Bestimmung, „für wessen Rechnung,“ enthielte. — Allein wenn die Certepartie dies nicht besagt, erklärte er, so besagen

es die Connoissemente, und dies ist genug, weil sie zu einem Beweiscorpus gehören und sich wechselseitig corroboriren, und ich sage mit den Schriftstellern, die über den Seehandel geschrieben haben: „dafs die „Connoissemente statt der Certepartie dienen, und „selbst mehr gelten, weil sie die Vollziehung davon „beweisen.“ *)

Den 27sten Prairial im Jahre 6 condemnirte der französische Consul in Mallaga eine für Bremer Rechnung nach Bremen am Bord des dänischen Schiffes Anna Johanna aus dem Neapolitanischen bestimmte Ladung Oehl unter dem Vorwande, dafs die Certepartie und die übrigen Papiere sich widersprächen. Der Fall war folgender.

Herr N. in Livorno erhielt den Auftrag, ein neutrales Schiff in Fracht zu nehmen, um eine Ladung Oehl nach Hamburg zu verführen. Er befrachtete das Schiff Anna Johanna. In der darüber mit Capitain Simonsen gehörig errichteten Certepartie hiefs es: „für Rechnung hamburger Kaufleute;“ allein dieselbe enthielt eine Clausel, dafs der Capitain in Betref weiterer Instructionen sich nach Neapel zu verfügen hätte. Hier erhielt er den Auftrag, nach Gallipoli zu segeln

*) Traité des assurances Tom. I. Pag. 511. §. 1.

und daselbst die Ladung Oehl für Rechnung des Bremer Kaufmannes, Herrn N, für Bremen einzunehmen. Dies geschah, allein er wurde aufgebracht und wie gesagt, die Ladung in Mallaga condemnirt.

Herr Mollet, der den Reclamanten in Aix zu vertheidigen hatte, sagte: Es ist kein wirklicher Widerspruch vorhanden, weil die erste Certepartie ein bloſses Documentum referens ist, und sich auf die Instructionen in Neapel bezieht. Wenn sie dies nicht thäte, wenn sie die Bestimmung: „für wessen Rechnung" enthielte, und die bestimmte Destination designirt hätte, mit einem Worte, wenn sie nach ihrem ganzen Inhalte eine complete Acte darstellte, und wenn man in einer Acte ex post, die nicht ein Appendix derselben wäre, andere Designationen hätte geben wollen; so würde man einigen Grund haben zu sagen, daſs zwischen diesen Acten einige Contradiction sey. — — Obgleich der Abschlieſser des Frachtcontractes, indem er den Capitain wegen fernerer Ordre nach Neapel verweiset, sich in der Certepartie des Ausdruckes bedient, er solle sich an seinen Gevollmächtigten wenden; so erhellt doch aus der Certepartie selbst und aus der wenigen Auskunft die Herr N. hatte, daſs der in Neapel besser wie er unterrichtet war, und directe die Ordres des Eigenthümers

erhalten haben wird. Unter diesen Umständen kann der in Neapel nicht der Gevollmächtigte des Herrn N. seyn, denn der Gevollmächtigte kann nichts mehr sagen, als was über das Geschäft sein Auftragsgeber ihm sagt, und kann über die Ausführung nicht mehr unterrichtet seyn, wie dieser. Im Gegentheil erhellt aus der Thatsache, daſs der Kaufmann in Neapel die Instructionen hatte, und daſs Herr N. in Livorno sein Gevollmächtigter war.

Wenn die Sache mächtiger ist, als die Worte, so muſs man sich nicht an ihre Unschicklichkeit kehren.

Es erhellt aus der Certepartie, mit welcher Flüchtigkeit (Legereté) Hr. N. sich der Ausdrücke Gevollmächtigter und Commis bediente, da er sie bald auf denjenigen in Neapel, der die Instructionen zu ertheilen hatte, bald auf denjenigen, der in Gallipoli der Ablader seyn würde, bald auf diejenigen, welche in Hamburg oder Bremen die Empfänger seyn würden, anwendet.

Im 2ten Artikel werden die Empfänger in Hamburg oder Bremen, Commis des Befrachters genannt, gleichfalls in dem 4ten, 5ten und 6ten Artikel. So

dafs der Consignent, der zugleich derjenige seyn kann für dessen Rechnung das ganze Geschäft betrieben wurde, wie er es in diesem Falle erwiesenermafsen ist, auch le Commis du nolisseur genannt wird.

Nun ist die Uneigentlichkeit des Ausdruckes in diesem Falle evident, weil es einleuchtend ist, dafs der, für dessen Rechnung das Geschäft ging, nicht der Commis des Befrachters seyn konnte, sondern dafs vielmehr der Befrachter sein Commissionair war. Der blofse Consignent ist selbst nicht der Commissionair des Befrachters, aber wohl derjenige des Eigenthümers, für dessen Rechnung die Sache vorgeht.

Es ist daher nicht mehr auffallend, dafs der Befrachter, der den Consignenten und denjenigen, für dessen Rechnung die Sache vorgeht, seinen Commissionair nennt, denjenigen, der zu Neapel die Instructionen hatte, mit demselben Namen belegt. Wenn der, für dessen Rechnung das Geschäft ging, der ursprünglich die Ordre veranlafste, Commis du nolisseur genannt wird; so mag der dänische Consul in Neapel, obgleich er die Ordre an Herrn N. überschickt und von ihm keine erhalten hatte, wohl eben so genannt werden können. So verschwindet mit Hülfe der Certepartie selbst dieser angebliche Widerspruch. Man mufs daher entweder frey eingestehen,

dafs das Wort sehr unpassend ist und nicht über die Sache gebieten kann, oder dafs man demselben eine andere Bedeutung ertheilen mufs.*)

*) Wahrscheinlich hatte Herr N. in Livorno von einem Notar, so wie es in den mehrsten Handelsörtern geschieht, ein gedrucktes Certepartie-Formular ausfüllen lassen, und unbedachtsamer Weise waren wahrscheinlich die gedruckten Ausdrücke, die auf die gewöhnlichen Fälle gehen, obgleich sie im vorliegenden Falle nicht pafsten, stehen geblieben. Obgleich bey der Geschäftseile in Handlungssachen viele Expedienda, die nothwendig an einem gewissen Posttage fortgeschickt werden müssen, nicht so zeitig fertig werden könnten, wenn man sich der gedruckten Formulare nicht bediente; so ist auf der andern Seite die unbedachtsame Nachlässigkeit in der Präcision der Ausdrücke von den schädlichsten Folgen bey Aufbringungsfällen. Obiges Pag. 322 in dem ersten Bande angeführte Beispiel wird meine Behauptung bescheinigen.

Ein Altonaer Kaufmann verfrachtete vor einigen Jahren sein Schiff Mohr, Capitain Daniel Helmer, an Hamburger Kaufleute von ihrem Hafen in Ballast nach Guaira oder Havannah, um von da eine Ladung retour zu bringen. Es war in der Certepartie festgesetzt, dafs im Falle das Schiff keine Ladung in Guaira erhielte, sondern nach Havannah versegeln müfste, dasselbe für diese Versegelung eintausend Thaler Banco haben sollte. Diese Stipulation war in die in Hamburg auf einem

5. Beeidigte Eigenthums - Certificate von jedem Ablader über die Neutralität der abgesandten Waaren.

Kein neutrales Schiff wagte sich ohne sie in den Zeiten des Revolutionskrieges in See. Die Certificate

gewöhnlich gedruckten Formulare errichtete Certepartie in den Artikel, die Fracht betreffend, inserirt: „Nach, Gott gebe! glücklicher Ankunft, erhält der Capitain die und die Summe an Fracht.“ Das Schiff erhielt in Guayra keine Fracht, sondern mufste von da nach Havannah gehen, woselbst es eine Ladung erhielt und damit auf Hamburg versegelte. Im Canal wurde es von Engländern genommen und scheiterte daselbst durch Schuld des englischen Prisenmeisters. Der Capitain forderte seine 1000 Rthlr. Banco von dem Befrachter gerichtlich. Dieser erwiederte: In Scheiterungsfällen bezahlt man keine Fracht, und deswegen heifst es auch in unserer Certepartie: „Nach, Gott gebe! glücklicher Ankunft.“ Der Verfrachter erwiederte: In dem Augenblicke, als mein Schiff in Havannah ankam, waren die 1000 Rthlr. verdient, sie waren ausdrücklich für die Versegelung dahin stipulirt. Wenn rechtliche Principien über Frachtbezahlung angewandt werden sollen: so müssen es diejenigen von der Frachtbezahlung bey Monatshäuren in Scheiterungs-Fällen seyn, wo so viel bezahlt wird, als Zeit vor dem Unglücke während der Vollziehung des Fracht-Contractes verstrichen ist. In dem gedruckten Formulare gehen die Worte: „Nach, Gott gebe! glücklicher An-

wurden gewöhnlich in die Sprache der Haupt-Krieg-führenden translatirt, und die Translationen von den resp. Consuln derselben, wenn solche zur Stelle waren, attestirt. Sie wurden irriger Weise von den Neutralen für Haupt-Documente in Hinsicht der Ladung gehalten, da es doch weit wichtiger war, auf das en regle Seyn der Connoissemente zu halten, indem die Certificate nimmer die Basis eines Beweises nach französischen Grundsätzen abgeben, sondern nur dazu dienen können, den, durch die in ihren Reglements als Beweispapiere aufgeführten Documente angetretenen Beweis, zu suppliren. Die Kaufleute hatten oft die schädliche Gewohnheit, im Falle sie die Eigenthumscertificate attestiren ließen, sich nur an den Consul der Nation zu wenden, deren Kaper sie am meisten fürchteten, um die Ausgaben auf diese Weise zu verringern. Dies war eine äußerst schädliche Ge-

kunft," nur auf die Hauptfracht. Der Hamburger Herr Prätor erkannte auch die Befrachter schuldig, die 1000 Rthlr. zu bezahlen; allein der Hamburger Senat erkannte sie davon frey, compensatis expensis.

Es trat nach Abgebung dieses Urtheils der seltene Fall ein, daß auch der Verlierende Ursache hatte mit demselben zufrieden zu seyn, da er das geforderte Quantum in England anderweitig ersetzt erhielt.

wohnheit. Sie hätten tausendmal lieber von keinem Consul einer kriegführenden Nation Certificate impetriren sollen, als nur von einem. Der Umstand konnte nichts anders als Verdacht bey den Gegenpartheyen erregen und zu Aufbringungen die Veranlassung geben. Vorzüglich haben die französischen Kaper immer einen Lärmen gemacht, wenn sie bloſs Attestate von englischen Consuln am Bord fanden, und viele französische Condemnationen sind dadurch zum Theil motiviret.

Der französische Consul Chompré sagte über diesen Gegenstand in der Condemnationsacte über die Ladung des dänischen Schiffes der Sieg, Capitain Christian Paulsen:

Das Certificat eines englischen Consuls ist für ein französisches Tribunal eher ein Beweis der Neutralisation, als ein solches Papier, auf welches ein Neutraler sich in einem vor demselben geführten Processe beziehen könnte.

Ueber die Impetrirung der Certificate vor der Verladung sagte der französische Consul Chompré, in der Condemnationsacte über die Ladung des dänischen Schiffes der Sieg, Capitain Christian Paulsen, den 5ten Germinal im Jahre 6:

Certificate, die sich auf noch nicht verladene

Waaren beziehen, sind um so unkräftiger, wenn sie nicht die Quantität derselben bestimmen, weil unter dem Schutze solcher Attestate die a priori und in Beziehung auf noch nicht anzugebende Quantitäten ertheilt würden, man leicht feindliche Verladungen couvriren könnte.

Die neutralen Schiffe werden sich nach wie vor in Kriegszeiten mit Eigenthumscertificaten zu versehen haben. Wenn auch der Mangel derselben bey der anderweitigen Regelmäſsigkeit ihrer Papiere zu Folge französischer Gesetze keine Condemnationen bewirken wird, so werden doch gewiſs häufig Aufbringungen, wenn die Zeiten wieder schlimmer werden sollten, einzig und allein dadurch veranlaſst werden, und dies ist schon an und für sich schädlich genug, zumal da in den Prisengerichten bey der Entscheidung über Dommage et interets so äuſserst geringfügige Gründe für die Captoren zugelassen worden sind. Es ist gleichfalls übel angebrachte Sparsamkeit, die Certificate, wenn es seyn kann, nicht von den Consuln der Kriegführenden attestiren lassen zu wollen, da die Kaper durch Unterschrift und Siegel von ihrer Nation, wie die Schiffs-Capitaine so oft erfahren, von Aufbringungen abgehalten werden.

Bey den von der Elbe abgehenden Schiffen wurden

im Revolutionskriege die Eigenthums - Certificate über die Ladung gehörig von dem Consul der Kriegführenden attestirt.

Erfahrne vorsichtige dänische Capitaine liefsen auch bey weiten Reisen die Eigenthums - Certificate, betreffend das Schiff, auf gleiche Weise zuweilen auch ihr Manifest und ihre Certepartien attestiren.

Auch bey den Engländern haben die Eigenthums-Certificate, betreffend die im Schiffe verladenen Waaren, die mit dem Schiffe gehen, in Aufbringungsfällen keine conclusive Beweiskraft.

Sir William Scott sagt darüber in dem Falle des Schiffes Endraagt, Capitain Bonker:

In Hinsicht der Ladung würde ich in Betreff der Eigenthumsfrage einen weitern Beweis fordern. Ich mufs über eines der Papiere, welches in einem Certificate über den Eid des Verladers besteht, bemerken, dafs das Gericht nie zugeben kann, dafs solche Certificate a priori irgend einen Beweis des wirklichen Eigenthums abgeben. *)

Bey Reclamprocessen mufsten in England beeidigte Affidavits über das neutrale Eigenthum eingegeben werden. Ich werde auf dieselben in dem Abschnitte

*) Merkwürdige Entscheidungen der Prisengerichte Pag. 57.

dieses Werkes von Prisenprocessen die gesetzlichen Erfordernisse vortragen. Da bey weiten Reisen nach Westindien und anderen Gegenden es beynahe unmöglich war, während der Dauer eines daselbst anhängigen Reclamprocesses beeidigte Affidavits aus Europa beyzubringen; so rieth ein Altonaer Rechtsgelehrter seinen Clienten, statt der Eigenthums-Certificate beeidigte Affidavits nach der englischen vorgeschriebenen Form am Bord bey sich zu führen. In englischen Aufbringungsfällen kann dies von Nutzen gewesen seyn, und in den Westindischen Gewässern schwärmten mehr englische als französische Kaper; allein bey französischen Aufbringungsfällen werden die Kaper nicht ermangeln, bey dieser Vorsicht gegen die englischen Gebräuche eine eben so groſse in Hinsicht der französischen Gesetze und Anmuthungen zu fordern.

Wenn auch die Certificate an und für sich keinen conclusiven Eigenthumsbeweis in englischen Gerichten abgeben; so sind sie doch gewiſs auch ein sehr gutes Palliativmittel gegen die englischen Kaper, und corroboriren den anderweitigen Beweis.

Man sagt, ein Schiff segelt mit doppelten Papieren, wenn die wahren und ächten Papiere am Bord verheimlichet und pro forma Papiere an deren Stelle den

Beikommenden als Beweise producirt und ausgeliefert werden.

In dem Arreté des Directorii vom 12ten Ventose des 5ten Jahres heifst es im 5ten Artikel:

„Die Commissaire des Directorii sind angewiesen, die Strenge der Tribunäle gegen die betrügerischen Manoeuvers der sich neutral nennenden Rheder, Americaner oder anderer aufzufordern, am Bord deren Schiffe sich, wie es schon im gegenwärtigen Kriege mehrmals der Fall gewesen ist, Seepapiere, obgleich unterschrieben und untersiegelt in Blanco befinden, oder andere Papiere in Briefform, die Signaturen von Privatleuten, oder doppelte Pässe, die verschiedene Destinationen des Schiffes enthalten, oder doppelte Facturen, Connoissemente oder irgend andere Seepapiere, die von einem Theile der Ladung oder von allen Waaren verschiedene Eigenthümer oder Destinationen angeben. *)

Es ist leicht zu erachten, dafs wenn Fälle von doppelten Papieren in französischen Gerichten vorkommen, bey der unendlichen Strenge ihrer Gesetze und Principien wenig für das neutrale Eigenthum, welches auf die Weise gefährdet worden ist, zu hoffen

*) Le Beau Tom. 4. Pag. 233.

sey. Es läſst sich indeſs nach den im Prisenconseil angenommenen Grundsätzen hoffen, daſs bey Fällen dieser Art in Zukunft nur das Eigenthum confiscirt werden wird, auf welches sich die doppelten Papiere beziehen, von welchen erhellt, daſs sie von den Eigenthümern oder deren directen oder indirecten Agenten herrühren, und daſs den anderen von ihnen zu separirenden Reclamanten ihr volles Recht widerfahren wird.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Auch bey ihnen gilt der Grundsatz: daſs die durch die resp. Tractaten erforderlichen Papiere am Bord der neutralen Schiffe vorhanden seyn müssen. Allein nie haben sie, meines Wissens, auf eine so sehr zu misbilligende Weise den Mangel eines oder mehrerer Documente oder den Fehler an einem oder mehreren derselben, bestraft, wie die Franzosen es gethan haben. Nie haben sie den Neutralen so äuſserst lästige Verfügungen, wie die französischen Zumuthungen wegen der Führung von Canonen, des Empfanges der Schiffspapiere u. s. w. einzuführen gesucht, die nach der Hoffnung, welche das von Bonaparte gestiftete Prisenconseil und das System von Napoleon I. gewährt, auch französischer Seits nicht weiter Statt finden werden.

In dem Falle des Schiffes Copenhagen, Capitain Mening, *) in welchem der Captor bloſs die Ladung in Anspruch nahm, weil das Schiff mit den gehörigen Documenten versehen war, (being duly documented)

*) Robinson 1ster Band Pag. 289.

sagte Sir William Scott: Dies ist ein sehr relativer Ausdruck; denn ein Schiff kann in einem Falle gehörig mit Schiffspapieren documentirt seyn, die in einem anderen Falle nicht hinreichend seyn würden. So würde ein dänisches Schiff in gewöhnlichen Fällen durch einen Paſs und andere Papiere *) hinreichend documentirt seyn; allein wenn es von dem Schiffe erhellen würde, daſs es während des Krieges in einem feindlichen Lande angekauft sey; so würde ein Kaufbrief nöthig seyn, und zwar ein solcher, der gehörig verificirt und durch die anderen Papiere unterstützt würde.

In dem Falle des Schiffes Apollo, Capitain Böttcher war Hanf für russische Rechnung verladen und die Connoissemente besagten bloſs: „für neutrale Rechnung."

Von Seiten der Captoren wurde behauptet, daſs das Eigenthum nicht plene erwiesen sey, daſs der Hanf nicht dergestalt documentirt sey, die Captoren zu rechtfertigen, die Ladung ungehindert, ohne sie zur Adjudication zu bringen, gehen zu lassen; daſs

*) Er verstand gewiſs darunter die durch Verträge erforderlichen.

sie bloſs als für neutrale Rechnung gehend beschrieben würde, welches immerhin seyn könnte, und solche dessenungeachtet der Confiscation unterworfen erachtet werden müſste. Die Präsumption, daſs es kein russisches Eigenthum sey, wäre sehr stark, da es notorisch die Praxis der russischen Kaufleute wäre, wenig für eigene Rechnung zu exportiren, daſs aus diesen Gründen die Captoren wenigstens zu ihren Kosten berechtigt wären.

Der Richter äuſserte hierauf: „Hanf ist kein gleichgültiger Artikel, sondern wird bloſs durch den Beweis gegen die Confiscation beschützt, daſs er das Product des ausführenden Landes ist. Da er von Ruſsland ausgeführt wird, dessen Stapelproduct Hanf ist; so ist eine starke Präsumption da, daſs der Artikel russisches Product sey, allein die Präsumption des Eigenthums ist sehr geringe. Es ist die gewöhnliche Praxis aller Länder, viele Waaren für fremde Rechnung zu verschiffen und dies ist vorzüglich bey den Russen der Fall, die gewöhnlich ihre Producte für fremde Rechnung verschiffen, vorzüglich was Hanf betrifft, da es notorisch ist, daſs der gröſste Theil von demjenigen, der hieher kömmt, in Ruſsland aufgekauft und darauf hieher geschickt wird:

Wie lautet der Beweis am Bord? Für neutrale

Rechnung blofs. Dies ist nicht hinreichend um den Rechtstitel des Privilegii, dessen Schutz der Reclamant fordert, zu begründen. Wenn die Waaren, die so verschifft wurden, fremden neutralen Kaufleuten zugehörten; so würden sie contreband seyn. Die Captoren hatten blofs die unbeeidigte Angabe des Schiffscapitains ohne Unterstützung schriftlicher Beweise. In Rücksicht, dafs es kein gleichgültiger Artikel ist, dafs es unumgänglich nothwendig gewesen wäre, dafs das Eigenthum russisch angegeben gewesen, um berechtigt zu seyn, als unschuldig betrachtet zu werden und dafs demnach keine hinreichende Auskunft über das Eigenthum gegeben ist, halte ich es für einen Fall zum ferneren Beweise.

Dieser wurde genügend beygebracht, indefs den Captoren ihre Kosten von den Reclamanten zuerkannt.*)

In dem Falle, die Ladung des Schiffes Carl Walter betreffend **) sagte Sir William Scott in Betreff der Eigenthumsfrage, die nur beyläufig berührt wurde:

Es ist mir nicht genügend dargethan, dafs der Rechtstitel keine blofse Fiction und weiter nichts ist. Von wem ist die Ladung gekauft? Es ist nicht möglich,

*) Robinson 4ter Band Pag. 163.

**) ibidem Pag. 212.

dafs Herr Beljeiar der Eigenthümer davon in Buenos Ayres seyn konnte; denn als solcher hätte er dieselbe nicht importiren können. Er mufs sie in Porto Franco gekauft haben, und wenn dies wäre; so würde irgend ein Document über seinen Rechtstitel am Bord seyn. Dagegen ist gar kein Beweis über diesen Ankauf vorhanden. Es existiren blofs die formellen Papiere, das Conoissement und der Advisbrief — dürre und nüchterne (dry and jejune) Papiere, worauf er nie seinen Rechtstitel auf eine Ladung von so grofsem Werth hätte sollen beruhen lassen, wenn man nicht annehmen will, dafs er seine Sachen in der delicaten Lage, worin er war, mit der unverantwortlichsten Nachläfsigkeit (with the most supine negligence) betrieben habe.

Allein es ist ein Document am Bord, welches nach meiner Meinung so stark gegen die Wahrheit dieser Transaction spricht, als es nur geschehen könnte. Man hat, um die Neutralität des Eigenthums zu documentiren, von einer Person, die keine andere Auctorität in Lissabon hat, als dafs sie Agent für die Auswechselung der Kriegsgefangenen zwischen Portugal und Frankreich ist, ein Certificat impetrirt. Man hat diese Person dahin gebracht, zu erklären, dafs die Güter quaestionis wären „Provenants“ von den portugisischen Besitzungen in Brasilien. Der Ausdruck im

Französischen ist sehr equivoque. Diese Häute können immerhin „Provenants“ aus den portugisischen Besitzungen seyn, ohne dafs es dadurch auf irgend eine Weise erwiesen ist, dafs sie portugisische Producte sind. Allein warum ein Agent der französischen Regierung sich so viel Mühe nehmen sollte, das Eigenthum eines portugisischen Kaufmannes, der ein Feind von Frankreich war, zu beschützen, ist nicht leicht zu erklären. Es kann nicht gewesen seyn, dafs dies Certificat es beabsichtiget hat, die Ladung als portugisisches Eigenthum gegen französische Wegnahme zu schützen, weil allein schon die Anzeige, dafs es portugisisches Eigenthum war, die Wachsamkeit und Habsucht der französischen Kaper dagegen aufgeregt haben würde. Man hat vielleicht erwartet, dafs eine solche Angabe gegen englische Kaper einigen Schutz bewirken mögte. Nach meinem Erachten ist dies kein unbedeutender Umstand zu zeigen, dafs dies von Anfang an ein betrügerisches Geschäft gewesen ist, wenn es auch nicht in legaler Hinsicht ein ungültiges Geschäft wäre.

Die Umstände des Falles kommen weiter unten in dem Abschnitte von Veräufserung des Eigenthums während es in Transitu ist vor.

Aus diesen Aeufserungen sieht man, dafs bey

schwierigen Fällen, wo Güter in Transitu erachtet werden oder sonst Schwierigkeiten entstehen können, die Existenz von Zollquitungen, Einkaufsrechnungen oder von Certificaten über die Waaren am Bord sehr nützlich seyn können.

Sie haben den Grundsatz, daſs die Schiffspapiere, wenn solche in erforderlicher Anzahl vorhanden sind und die Aussagen der Mannschaft mit ihnen übereinstimmen, in puncto des Beweises conclusiv sind, daſs, wenn aber mala fides der Partheyen daraus erhellt, das dadurch als neutral zu erweisende Eigenthum als nicht plene neutral erwiesen, verloren geht. Ist es aber nicht der Fall, daſs bey der Verhandlung die Parthey in mala fide erachtet ist; so wird dieselbe bey der Mangelhaftigkeit der Papiere und der Aussagen zur Wohlthat des fernern Beweises zugelassen, das heiſst, sie kann ex post und von ihrer Heimath aus die fehlenden Beweise ersetzen.

Es wird für die Neutralen in Hinsicht der Engländer eine sehr zu empfehlende Regel seyn, daſs sie nach wie vor, mit allen denjenigen Papieren in Kriegszeiten fahren, mit welchen vorsichtige Rheder ihre Schiffe entweder in Folge der resp. Tractaten oder der speciellen Gesetze und der Usancen ihres Landes versahen, und mit welchen ihre Schiffe bis jetzt von den

Engländern für hinlänglich documentirt erachtet wurden.

Zu Folge des zwischen England und Dännemark vorhandenen Tractats haben die dänischen Schiffe, die nicht mit Stückgütern fahren, sich mit einem lateinischen Certificat über die Neutralität der ganzen Ladung zu versehen. Ich habe aber nie gefunden, daſs die Engländer den Mangel dieses Papieres gerügt haben.

Dies lateinische Eigenthumscertificat wird bey uns in Altona von dem Magistrate auf einen schriftlichen Eid des Impetranten zugestanden.

Die Niederträchtigkeit mehrerer Kaper in entfernten Gewässern, den Neutralen bey Aufbringungen Papiere unterzuschlagen oder falsche zwischen ihre ächten zu mischen, veranlaſste in den ärgsten Zeiten des Revolutionskrieges viele Capitaine, daſs sie zu den damaligen Zeiten von Notarien ein Inventarium über ihre Schiffspapiere bey ihrer Abreise aufnehmen und sich darüber ein Instrument von ihnen geben lieſsen, um bey Aufbringungen beweisen zu können, welche Papiere sie bey ihrer Abreise am Bord gehabt hätten. Mehrere Capitaine haben mich versichert, daſs solche Inventarien ihnen bey intendirten Betrügereien von Seiten der Kaper von groſsem Nutzen gewesen sind.

Bey Expeditionen, bey welchen ein Kriegführen-

der directe oder indirecte einiges Interesse hat, oder die von Kaufleuten unternommen werden, welche ausgezeichnetes Wohlwollen von einer kriegführenden Regierung genießsen, pflegt dieser oder jener Kriegführende einen Schutzbrief gegen ihre Kaper zu ertheilen. In Hinsicht auf den anderen Kriegführenden ist dies ein gefährliches Papier, und in so ferne man nicht strenge die Bedingungen erfüllt, unter welchen derselbe ertheilt wird; so schützt ein solcher Paſs auch selbst nicht in den Prisengerichten des Landes, welches ihn zugestanden hat. Was die englischen Grundsätze betrifft; so kommt dieser Gegenstand unten unter dem Abschnitte von den Licences vor.

Das ragusische Schiff la Santissima Trinita hatte einen Paſs obiger Art von der französischen Regierung erhalten, um eine Ladung Korn nach Genua zu bringen. Es wurde von Franzosen genommen. Den 3ten Prairial im Jahre 9 condemnirte das Prisenconseil Schiff und Ladung, weil es erhellte, daſs die Bestimmung des Schiffes dem Passe nicht gemäſs gewesen sey.

Wie strenge die Engländer über nicht bestimmt redende Papiere denken, geht aus nachfolgender Entscheidung hervor.

Den 17ten Juny 1800 kam die Sache des Schiffes

Graf Bernstorff, Capitain Belmer, *) in der Admiralität vor. Der Fall betraf eine kostbare auf einer Reise von Batavia nach Copenhagen genommene Ladung. Zuerst wurde der Reclam für die ganze Ladung, als wenn es das Eigenthum des Hauses N. et Co. wäre, eingegeben, allein nachdem einige Umstände in Hinsicht dieses Falles unerwartet zum Vorschein kamen, so wurde mit Erlaubnifs des Gerichtes ein rectificirter Reclam für die Ladung eingegeben, als das Eigenthum von N. et Co., und von Herrn van Tromp. Der Königs-Advocat sagte bey der Verhandlung: „In Hinsicht dieser Sache wurde das Schiff und der den Rhedern desselben zugehörige Theil der Ladung vor einigen Tagen condemnirt. Die gegenwärtige Quästion entsteht aus einem Reclam des Hauses N. et Co. in Betreff des Rechtes der Ladung. Der erste Reclam beschrieb diesen Theil der Ladung als das alleinige Eigenthum von N. et Co., admittirt jetzt aber unter einer rectificirten Form das Interesse von van Tromp, und reclamirt für ihn und das Haus N. et Co. pro rata ihrer respectiven Antheile. Es erhellt, dafs folgendes die Geschichte dieses Herrn ist: Dafs er von Geburt und zu Folge seiner Wohnhaftigkeit ein Holländer

*) Robinsons Reports 3ter Band Pag. 109.

gewesen sey, bis er neulich ein Domicilium zu Copenhagen erhielt. Er ging hierauf in dem Schiffe Johanna nach Batavia, und nachdem er über die ausgehende Ladung dieses Schiffes disponirt hatte, so kaufte er von dem Netto Provenu dieser Expedition eine Quantität von Colonialproducten, die er zum Theil am Bord des Schiffes Johanna, zum Theil am Bord dieses in Batavia befrachteten Schiffes verschiffte. Es erhellt auch, daſs ein drittes Schiff mit einer Ladung von Schiffsbedürfnissen, die in Holland ursprünglich angekauft sind, vollkommen nach Tranquebar mit Proforma-Papieren documentirt, an ihn addressirt gewesen ist. Man führt dies hier bloſs an, um in einigem Grade die Natur des Verkehrs, der zwischen diesen Reclamanten und Batavia Statt findet, zu zeigen. Die Ladung des Schiffes Graf Bernstorff war bloſs für das Haus N. et Co. documentirt. Es wurde durchaus keine Erwähnung des Herrn van Tromp, als eines in der Ladung Interessirten oder als auf eine andere Weise damit Connectirten, als diese, daſs er sie in Batavia verschifft hatte, gemacht.

Nach der Wegnahme begann das gerichtliche Verfahren den 26sten Februar, und in Conformität mit den Schiffspapieren wurde den 2ten März für die Ladung ein Reclam gegeben, als ausschlieſslich dem

Hause N. et Co. angehörig. Nach drey Monaten kam die Sache wieder vor, und auch da wurde behauptet, daſs das ganze Eigenthum N. et Co. angehöre; allein da es aus einigen von van Tromp aus Batavia an B. in Amsterdam geschriebenen Briefen, (auf die die Captoren sich beriefen und die in anderen Schiffen, Nancy, Capitain Knudsen, und Graf Bernstorff, Capitain Bonge, gefunden waren) erhellte, daſs Herr van Tromp einiges Interesse bey dieser Ladung haben mögte; so wurde gebeten, ob die Reclamanten nicht die Freyheit haben sollten, ihren Reclam zu rectificiren. Jetzt treten sie hervor, gestehen das Interesse des Herrn van Tromp zu und sagen: „Es ist wahr, „wir sind bis hierher entdeckt, laſst uns aber Restitution des Restes haben.“ Es ist unmöglich, daſs das Gericht diese Ladung nach der Natur dieser Explication, als wenn das Versehen bloſs von dem Agenten herrühre, restituiren kann. Allein wir gehen weiter und behaupten, daſs, nachdem diese betrügliche Absicht, das Interesse dieses Holländers zu verheimlichen, entdeckt worden ist, die Parthey nicht nach dem Princip, zu Folge dessen das Gericht in dem Falle des Eenrom, Capitain Fronjer, und in anderen Fällen gehandelt hat, zugelassen werden kann, ihren Reclam durch ferneren Beweis zu justificiren.

Für die Reclamanten waren Arnold und Sewell. Es ist anzunehmen, dafs die, der Parthey imputirte betrügliche Absicht nicht von der Art sey, um dieselbe von dem ferneren Beweise zu präcludiren. Es erhellt, dafs Herr van Tromp dem Hause N. et Co. durch den dänischen Consul in Amsterdam empfohlen ist, der für sie einen Theil der ausgehenden Ladung ankaufte. Dieser Umstand wird viele Stellen in der Correspondence mit den Herren B. et Co., wogegen man excipirt hat, aufklären. Es sind Ausdrücke der Dankbarkeit und eines lebhaften Interesses für ihre Wohlfahrt. — Er ging aus nach Ostindien in der Johanna.

Hier sagte das Gericht: Der National - Character des Herrn van Tromp ist ein sehr wesentlicher Punct. Behauptet man, dafs er als ein Däne zu erachten sey?

Für die Reclamanten wurde gesagt: Er ging von Amsterdam nach Copenhagen, in der Absicht, als Supercargo über die Ladung der Johanna angestellt zu werden. Um seine Aufmerksamkeit und seinen Fleifs anzuspornen, gestand man ihm einen Antheil zu. Er erhielt das Bürgerrecht in Copenhagen und engagirte sich in dem dänischen Handel mit der Intention, nach Copenhagen zurückzukehren. Freilich ist es wahr, er kam in der Johanna nicht zurück, sondern blieb in

Batavia. Allein sein dortiger Aufenthalt sollte nur 2 Monate dauern, um 2 andere Schiffe zu kaufen und der Reclamanten übriges Eigenthum darin anzulegen. Unter diesen Ansichten muſs sein National-Character der Entscheidung des Gerichtes unterworfen werden. — Man hat es als einen Einwurf gegen den guten Glauben dieses Falles urgirt, daſs das Interesse des Herrn van Tromp verheimlicht worden sey; allein eine solche Imputation haftet nicht mit Recht auf die Führung dieses Geschäftes, wenn man die wahre Meinung der Partheyen und die Natur ihrer Connection unpartheiisch in Betrachtung zieht.

Die ganze Unternehmung scheint generell übernommen zu seyn, mit Zurechnung eines Theiles des Profits als Belohnung an diesen Mann, welcher der Agent des Hauses war. Es kann eine Menge von Verwickelungen zwischen ihnen Statt gefunden haben, die bey der Ankunft dieses Schiffes abzumachen gewesen wären. Bis zu diesem Zeitpuncte sollte das Interesse in einer Art von Confusion vermischt seyn, wie es uns vielleicht scheinen mag, aber auf eine Weise, die für sie immer distinctiv und vollkommen consistent mit dem aufrichtigen Gange des Handels war, vorzüglich in Hinsicht der vollkommenen gegenseitigen Kenntniſs und des zwischen ihnen obwalten-

den Zutrauens. In dieses wahre Licht die Sache gestellt, ist es auf keine Weise ein Fall der dem Versuche gleicht, der in einem anderen Falle gemacht wurde, das Eigenthum des Herrn J. und anderer zu Batavia wirklich wohnhafter Personen zu couvriren — diese sind eingestandenermaſsen Holländer. Dieser Herr hingegen ist ein Mann, der in Dännemark für einen Dänen gehalten wird; da war, was seinen Antheil betrifft, kein Versuch, feindliches Eigenthum zu couvriren. Ueberdies war dieser Antheil keine distincte Portion; sondern ein vermischter unabgetheilter Antheil, der, wie man dachte, nicht für separat anzugeben und zu definiren sey, wie sonst die verschiedenen Antheile der Compagnons es gewöhnlich in einem Handelshause werden. Man kann unmöglich gegen uns in Folge der Auctorität irgend eines Präjudicats darthun, daſs irgend etwas Betrügliches oder irgend eine Verheimlichung, die für einen Betrug zu erachten wäre, in dieser Transaction gewesen sey. — Aus diesen Gründen erwarten wir, daſs nichts die Parthey davon ausschlieſsen kann, Restitution ihres Eigenthums zu erhalten.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Diese Sache kommt jetzt in Folge eines von dem Hause N. et Co. und von Herrn van Tromp eingege-

benen rectificirten Reclams vor. Der erste Reclam war blofs für N. et Co. eingegeben und alle Schiffspapiere concurrirten darin, das Eigenthum auf diese Weise anzugeben, und es wurde auch fortdaurend so beschrieben, bis zur ersten Verhandlung. Hierauf wurde es durch Papiere, die in anderen Fällen ans Licht gekommen waren, eine Sache, die nothwendig zugestanden werden mufste, dafs noch sonst jemand in dieser Sache ein Interesse hätte, und das Gericht forderte die Parthey auf, diesen Umstand zu expliciren. In Gelebung dieses Befehls ist in einer verbefserten Form dieser Reclam producirt, welcher angiebt, dafs das Haus N. et Co. Eigenthümer des bey weitem gröfsten Theils der Ladung, dafs aber Herr van Tromp der Eigner eines Theils derselben ist. Ich werde zuerst über den Reclam, seinen Antheil betreffend disponiren, der gänzlich von seinem National - Character abhängt und in Betreff dessen ich bestimmt der Meinung bin, dafs er als ein Holländer zu betrachten sey. Er ist eine in Holland geborne Person, die daselbst bis zu dem Anfange dieser Unternehmung lebte, worauf er nach Copenhagen zieht und durch die leichten Formalitäten geht, einen Bürgerbrief zu erlangen — Formalitäten, auf welche, wie man sagt, in Dännemark viel Gewicht gelegt wird, allein auf welche andere

Länder, welche die wahre Natur und Wirkung derselben zu erwägen haben, in der That bey der Schätzung des wahren National - Characters nur wenig Gewicht legen können. Er schifft sich darauf unmittelbar zu einer Unternehmung nach einer holländischen Niederlassung mit der Intention ein, wie man sagt, nach Europa zurückzukehren; allein er hielt sich nach dieser Wegnahme noch in Batavia auf. Aus anderen Papieren erhellt, dafs er sich als einen Holländer betrachtet. Er drückt sich wärmer über die politischen Begebenheiten Hollands aus, als über die seines Vaterlandes, und intendirte sichtbar dahin zurückzukehren und seine Tage daselbst zu endigen. Zu sagen, dafs sein holländischer Character dadurch, dafs er in einem dänischen Schiffe eine Reise gemacht habe, unter solchen Umständen verwischt sey, da derselbe mit einer wirklichen Beschäftigung in einer holländischen Colonie und mit der Intention, seine Verbindungen mit Holland zu perpetuiren, in Verbindung stand, indem er dahin zurückkehren und seine Tage daselbst endigen wollte, würde sehr lächerlich seyn. Es ist unmöglich ihn als einen Dänen oder in irgend einem anderen Lichte zu betrachten, als in einem ursprünglichen holländischen Character. Sein Antheil mufs der Condemnation unterworfen erachtet werden.

Ich komme zu der Frage, auf welche Weise die Unterdrückung des Interesses dieser Person das Interesse anderer afficiren wird. Es ist eine Frage, von der ein Eigenthum von einem grofsen Belaufe abhängt und daher ist das Gericht allerdings disponirt, sie mit der innigen Bedachtsamkeit, welche Objecte von grofsem Werthe natürlich erwecken, in Ueberlegung zu nehmen.

Bey diesen Eindrücken würde das Gericht nichts übergehen, welches für den Reclamanten mit irgend einiger Wirksamkeit urgirt werden könnnte.

Es wird nicht unwesentlich seyn, den Ursprung dieser Transaction in Ueberlegung zu nehmen. Es war eine Reise nach einer holländischen Niederlassung zwar von Copenhagen aus, allein mit einer Ladung die in Holland aufgekauft war. Ich sage nicht, dafs neutrale Unterthanen nicht den neutralen Handel betreiben dürfen, Artikel in Holland anzukaufen und sie nachher, wie es ihnen gefällt, anzuwenden, wenn sie bona fide ihr Eigenthum geworden und in ihr eigenes Land importirt sind. Auf der anderen Seite bemerkt man auch mit Recht, dafs die Versendung einer dergestalt angekauften Ladung nach einer holländischen Colonie, nothwendig einen starken Verdachtsgrund gewährt, dafs holländisches Interesse

dabey im Spiele sey. Es erhellt nicht, so viel ich weifs, dafs zum Ankauf der ausgehenden Ladung Ordres von dem Hause N. et Co. gegeben gewesen sind. Sie wurde von den Herren A. et Co. in Amsterdam angekauft für Rechnung von N. et Co. in Copenhagen, wie vorgegeben wird. Allein es erhellt nicht, dafs das Haus in Amsterdam zu Folge ihrer Ordre und blofs als ihre Agenten, und als wenn sie keinen anderweitigen Antheil daran hätten, den Ankauf besorgten. Im Gegentheile schreibt Herr van Tromp, der Agent von N. et Co. an B. et Co. ausführlich über die ausgehende Ladung und über die Qualität der Artikel beym Verkauf, und gleichfalls über die Zurückreise und über die Häfen in Europa, nach denen das Schiff am vortheilhaftesten zurückkehren könnte. Diese Herren in Amsterdam scheinen Leute zu seyn, die mehr Interesse in der Transaction zu haben scheinen, als wenn sie nur die blofsen Ablader der ausgehenden Ladung gewesen wären. Es ist unmöglich, dafs nicht Personen, die aufrichtig bey einem solchen Handel in einem feindlichen Lande verfahren, es fühlen sollten, dafs sie dem Verdachte ausgesetzt sind, dadurch zu einer vernünftigen Klugheit bey der Leitung des Geschäftes veranlafst zu werden. Jedem Menschen von gewöhnlichem Verstande

muſs es einleuchten, denke ich, daſs es die höchste Indiscretion von Personen, die sich auf einen so kitzlichen Handel einlassen, seyn würde, wenn sie die ganze die Reise betreffende Correspondence durch ihre Agenten in Batavia nicht unmittelbar mit sich, sondern mit den Kaufleuten in Holland führen lieſsen. Wenn irgend eine Schwierigkeit eintrat; so wären sie, die Neutralen, die wahren Eigenthümer, die Personen, die darüber zu consuliren waren. Die Bemerkung, daſs holländische Kaufleute als eine Art Mittelspersonen gebraucht werden, oder vielmehr als die einzige thätige Parthey in Europa erscheinen; daſs sie jeden Theil des Geschäftes leiten, macht unvermeidbar auf das Gericht den Eindruck, anzunehmen, daſs diese Transaction mit anderweitigem und nicht mit bloſs neutralem Interesse in Verbindung stehe, vorzüglich da dieselbe von Holland aus ihren Ursprung hat.

Es sind andere Papiere vorhanden, die noch mehr auf eine Vermischung des Interesses hinweisen. Auf jeden Fall ist es eine Sache für ferneren Beweis, da der Capitain nicht zur Verification des Eigenthums durch seine Aussage beytragen kann. Die einzige Frage daher ist: ob der gegenwärtige Fall ein solcher sey, der bona fide zum ferneren Beweise ausgesetzt

werden kann? Die allgemeine Regel des Gerichtes ist sicher diese, daſs, wo eine Unterdrückung eines feindlichen Antheils mit einer trüglichen Absicht gewesen ist, da soll es der in dem Betruge engagirten Parthey nicht erlaubt seyn, die Mangelhaftigkeit in Betreff ihres eigenen damit vermischten Eigenthums zu suppliren. Dies scheint eine, in Hinsicht des Princips, vollkommen vernünftige Regel zu seyn, welche dieses Gericht nothwendig finden würde aufrecht zu erhalten, selbst wenn nicht die Auctorität des höheren Gerichtes, welches dieselbe adoptirt hat, die Befolgung derselben absolut aufgelegt hätte. Die zu entscheidende Frage ist demnach eine die Thatsache betreffende: ob Grund vorhanden ist, zu vermuthen, daſs die Parthey eine trügliche Absicht hegte, den Mann von dem Anblicke des Gerichtes entfernt zu halten? Ob diese Verheimlichung veranlaſst wurde, um ihm pflichtwidrig Gunst und Protection zuflieſsen zu lassen, oder, aus der weniger beleidigenden Ursache, die in der Explication angegeben ist? Wenn ich überzeugt werden könnte, zu glauben, daſs es bloſs aus der angeführten Ursache geschah; so würde ich ungerne geneigt seyn, die Rechtsregel zum Nachtheile der Reclamanten anzuwenden; obgleich es Leute sind, die wegen vieler in diesem Gerichte vorgekommenen Sachen sich nicht

zu mehrerer Aufmerksamkeit berechtigt halten können, als die Forderungen der strengsten Gerechtigkeit erheischen. Im Gegentheile, wenn die Erläuterungen nicht genügend sind, so mufs ich den Ausspruch thun, dafs die Imputation der betrüglichen Absicht nicht erledigt ist, und die Folge wird seyn, dafs, kraft der Regel, die ich vorher angegeben habe, die Parthey nicht zugelassen werden kann, ihr Interesse durch fernere Aufklärung zu erhärten.

Man hätte bey diesem rectificirten Reclam erwarten sollen, dafs einige von der Parthey selbst herrührende Auskunft über die Ursache, warum der erste Reclam in so allgemeinen Ausdrücken abgefafst war, würde gegeben worden seyn.

Dr. Arnold sagte hierauf: Es wurde der Parthey blofs befohlen den Reclam abzuändern, und man fürchtete, dafs jede einfliefsende Erläuterung scheinen mögte, als wollte man ferneren Beweis beybringen.

Zu Folge der Erlaubnifs des Gerichtes den Reclam verbessern zu dürfen, fuhr Sir William Scott fort, halte ich dafür, hätte eine solche Explication gegeben werden können. So wie die Sache jetzt steht, haben wir blofs die Auskunft des Anwaldes. Man hat indefs als Entschuldigung erstlich gesagt, dafs man den Reclam als für N. et Co. eingegeben erachten müfste,

und daſs der Zusatz für N. et Co. es implicire, daſs bey der Unternehmung andere Personen interessirt wären, und daſs es nicht nöthig sey, die specielle Quota zu specificiren. Allein kann man erlauben, daſs, wenn ein neutrales Handlungshaus es für gut findet, sich mit einem Feinde zu associiren, es die Freiheit hat, sein Interesse mit einem Reclam im allgemeinen zu couvriren? Nein! dies kann nie erlaubt werden; denn durch einen solchen Reclam könnte das Interesse jedes feindlichen Unterthans versteckt werden. Es ist ferner gesagt, daſs, obgleich Herr van Tromp in Batavia, der unter den jetzt aus den Papieren hervorgehenden Umständen von dem Gerichte für einen Holländer erachtet wurde, in Dännemark für einen adoptirten Dänen angesehen würde, daſs daher kein Grund zu einer Dissimulation seyn könnte, und daſs, weil daher kein Grund für eine trügliche Verheimlichung seyn könnte, keine solche Verheimlichung imputirt werden dürfte. Gerne würde ich, wenn nur in irgend einem Schiffspapiere der Name des van Tromp zum Vorschein gekommen wäre, geneigt seyn zu sagen, bey der auſserordentlichen Neigung die ich fühle, die Regel nicht zu hart da gelten zu lassen, wo die Thatsache irgend eine Erläuterung zulassen will, welche eine Abweichung davon justificiren kann — daſs ich

dieser Vertheidigung Gehör gebe: allein da ich sehe, dafs dieser Name in keinem Papiere zum Vorschein kommt, dafs derselbe blofs zufällig am Ende auskam, durch Papiere, die zufälliger Weise aus anderen Schiffen durch den glücklichen Fleifs der Captoren producirt wurden; so mufs das Factum der Entstellung seines Interesses, wie ich denke, der darauf gesetzten Imputation unterworfen seyn, dafs es in der Absicht geschehen sey, seinen Namen dem Gerichte zu verheimlichen, als einen Namen, von dem man einsah, dafs er nicht so ausgemacht zu den Rechten eines neutralen Characters, wie man es angeblich in Dännemark annahm, berechtigt sey.

Ferner, wenn es gezeigt werden könnte, dafs durch die Kunstgriffe von van Tromp diese Verheimlichung blofs veranlafst sey, obgleich der Auftragsgeber im allgemeinen für die Handlung seines Agenten verantwortlich zu halten ist; so würde ich unter diesen Umständen nicht geneigt seyn, die Strenge der Regel gegen den neutralen Reclamanten zu urgiren. Allein wie kann dies angenommen werden? Der ursprüngliche Reclam erwähnte keines solchen Mannes, oder wenn der ursprüngliche Reclam in Folge der ursprünglichen Papiere incorrect abgefafst wäre, wie kam es, dafs man keine Bitte eher wagte, denselben als irrig abän-

dern zu können, bis das Geheimnifs anderweitig ausgekommen war? Bey dieser Ansicht der Unzulänglichkeit der Explication, und indem ich auf die Weise, wie selbige introducirt wurde, hinblicke, als eine Ausflucht des Anwaldes nämlich; bin ich in der Nothwendigkeit zu sagen, dafs eine trügliche Absicht dieser Transaction zum Grunde liege, und daher gezwungen die Bitte, ferneren Beweis führen zu dürfen, zu verwerfen.

Dr. Arnold sagte hier:

Dafs der Agent in London in dieser Sache eine Besorgnifs hegte, dafs man ihn tadeln würde, weil er für das Haus N. et Co. nicht die Explication mit einer specifischen Declaration ihres Interesses angegeben hätte, so wie dieselbe in einem Briefe von ihnen vom 29sten Juny, da die Sache zum erstenmal vorkam, enthalten war. Er sagte, man habe dies unterlassen, weil man die Besorgnifs gehegt habe, dafs der rectificirte Reclam blofs die bestimmte Angabe des Interesses enthalten sollte, und deshalb hätte man andere Puncte ausgelassen, damit die Gegenparthey nicht glauben mögte, dafs man ferneren Beweis eingebracht hätte, ohne dazu auctorisirt zu seyn.

Der Richter sagte: Ich erinnere mich nicht genau, was damals vorfiel, als man die Rectification des Re-

clams anbefahl; allein da man eingestand, daſs der erste Reclam irrig abgefaſst sey; so würde ich nicht geglaubt haben, daſs die Parthey sich irregulairer Weise mit fernerem Beweis befaſste, wenn sie sich darauf eingelassen hätte, zu erklären, welche Umstände sie zu der Inaccuratesse verleiteten. Ich sehe auch jetzt noch nicht, daſs man von dem Antheile des Herrn van Tromp irgend eine Notitz genommen hat, oder daſs die Briefe dieses Bekenntniſs eher anzeigen, als bis die Entdeckung von dem Antheile des Herrn van Tromp erfolgte. — Da dies der Fall ist; so kommt das Bekenntniſs zu spät. Diese Briefe wurden nicht vor dem 29sten Juny geschrieben, zwar vor der Verhandlung der Sache, allein nicht früher, als da der Antheil von van Tromp entdeckt wurde. Ich denke, dies ist nicht hinreichend, die Parthey jetzt zu entschuldigen. Es mag vielleicht irgendwo sonst Wirkung haben, wenn die Parthey incliniren sollte, wie es bey einer Quästion über ein so groſses Vermögen wahrscheinlich ist, sich an ein höheres Tribunal zu wenden. Allein dies ist nicht hinreichend, mich zu induciren, das Decret abzuändern. Man muſs sich erinnern, daſs das Decret nicht allein auf diesen Umstand begründet ist; sondern von einer generellen Uebersicht aller Verdachtsgründe herrührt, mit denen dieser Fall überladen ist.

In dem Falle des preufsischen Schiffes Carolina, Capitain Hartmann, lauteten die Papiere auf Altona, indefs die Bestimmung blofs und allein nach Ostende zu seyn schien. *)

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Dies ist eine gemischte Ladung, die von Bajonne nach Altona geht, und für eine Menge von Kaufleuten in Hamburg und Altona reclamirt wird. — Der Capitain deponirte in Hinsicht der Ladung, dafs er Befehl hatte, nach Ostende zu gehen; dafs 2 Certepartien existirten und dafs diejenige am Bord eine ganz entstellende Beschreibung von dem Eigenthum gebe; dafs er glaube solches gehöre Franzosen. Hiergegen hat man gesagt, dafs die Aussage des Capitains keinen vollkommenen Beweis gewähre, um die Ladungseigenthümer darauf einzuschränken, und dafs sie durch seine Handlungen nicht gesetzlich afficirt würden. — Allein ich kann nicht umhin zu denken, dafs des Capitains Zeugnifs über die Bestimmung das stärkste ist, welches gegeben werden kann. Was die Eigenthumsfrage betrifft; so mag es vielleicht nicht sicher seyn, sich gänzlich darauf zu verlassen; denn er kann gänzlich unwissend in Hinsicht desselben seyn und falsche Vorstellungen

*) Robinson's Reports 3ter Band Pag. 77.

darüber haben; allein wenn man durch eine falsche Bestimmung irgend etwas bezweckt; so ist er nothwendig die Person, der das Geheimnifs anvertraut werden mufs. Er ist ein Zeuge, der über diesen Punct grofse Aufmerksamkeit verdient, denn er ist gerade der Mann, der nothwendiger Weise gebraucht werden mufs, die Destination zu vollziehen, und ich kann unmöglich denken, dafs es ungerecht seyn würde, diese Regel im allgemeinen anzunehmen: dafs wo er nicht aufrichtig discreditirt ist, sein Zeugnifs über diesen Punct für conclusiv zu halten sey. Jetzt wird es wesentlich zu untersuchen, wie die Ladung in den Schiffspapieren aufgeführt ist. Sie ist angegeben, als ginge sie ganz nach Altona und Hamburg. Wenn man aufrichtiger Weise die Absicht gehabt hätte, unter Umständen, die Ladung vielleicht nach Ostende gehen zu lassen; so hätte dieses in den Connoissementen ausgedrückt werden müssen; denn man durfte keine absolute Bestimmung auf Hamburg in dem Falle angeben, wo es noch ungewifs war, ob das Schiff nicht vielleicht nach Ostende, einem feindlichen Hafen gehen sollte. Es ist demnach eine pflichtwidrige und betrügerische Verheimlichung eines wichtigen Umstandes vorhanden, der angegeben seyn sollte.

Die Ladung wurde condemnirt, indem Sir W. Scott noch bemerkte, dafs, wenn die französischen Ablader ihre neutralen Ordres überschritten hätten, solche allein deshalb zur Rechenschaft zu ziehen und die Neutralen ja nicht gehalten wären, irgend etwas an sie zu bezahlen.

Herr Marshall sagt, was die Assecuranzgrundsätze der Engländer betrifft:

Dafs die Neutralität eines Schiffes dadurch verloren gehen kann, wenn es ohne die gehörigen Documente segelt, oder dadurch, dafs es eine Contravention gegen die Tractaten seines Landes mit einer der Kriegführenden Mächte begeht.

Die Bedeutung dieser Clausel ist, dafs die versicherten Schiffe und Waaren nicht blofs das Eigenthum der versicherten neutralen Personen seyn müssen, sondern dafs das versicherte Eigenthum auch dergestalt neutral seyn mufs, dafs es dadurch beschützet werden kann. Die Schiffe müssen daher dem Völkerrechte gemäfs segeln und auch mit allen den Documenten und Papieren, welche die Beweise ihrer Neutralität enthalten und erweisen, dafs sie den Anordnungen der speciellen Tractaten, die sie zu beobachten verpflichtet sind, conform sich verhalten haben.

Es wird nicht unpassend seyn, hier die verschiede-

nen Documente und Papiere aufzurechnen, von denen die mehrsten am Bord jedes neutralen Schiffes vorgefunden werden müssen. Herr Marshall nennt hierauf nach Hübner, den er allegirt, folgende:

1. Den Pafs,
2. Das Manifest, welches er Sealetter or Seabrief nennt, und welches nach seiner Definition die Natur und Quantität der Ladung, den Ort wovon sie kommt und wohin sie geht, specificirt,
3. Die Eigenthumsbeweise über das Schiff,
4. Die Musterrolle,
5. Die Certepartie,
6. Die Connoissemente,
7. Die Facturen,
8. Das Schiffsjournal und
9. Den Gesundheitspafs.

Was die Schiffsdocumente betrift, fährt er fort, so mufs man bemerken, dafs, obgleich zu Folge des Völkerrechtes der Mangel einiger dieser Papiere eine starke Präsumption gegen die Neutralität des Schiffes erregt, doch der Mangel keines dieser Papiere einen conclusiven Beweis gewähren kann.

Es ist schon gesagt worden, dafs ein neutrales Schiff dergestalt neutral seyn müsse, dafs es dadurch

beschützt wird. Es mufs daher nicht blofs zu Folge des Völkerrechtes segeln, sondern auch zu Folge der speciellen Tractaten seines Vaterlandes mit den kriegführenden Mächten. Ein in der Police angegebenes neutrales Schiff mufs daher, um diese Angabe zu erfüllen, nicht blofs den Unterthanen eines neutralen Staats angehören, sondern auch alle Requisite haben, welche dasselbe zu den Privilegien und Immunitäten der Schiffe aus dem Lande berechtigen.

Folgender Fall wird zeigen, dafs der Mangel eines dieser Requisite für irgend einen Theil dieser versicherten Reise, obgleich er das Schiff blofs der Durchsuchung und dem Aufenthalt aussetzte, die Assecuradeure befreyen wird.

Eine Versicherung wurde auf das Schiff Atlantic zu und von London nach Guernsey und von da nach der Küste von Africa während des Aufenthalts und Handels des Schiffes an der Küste daselbst, und von da nach seinem Löschungshafen, oder Häfen in den englischwestindischen Inseln und America gemacht. Es wurde in der Police angezeigt, dafs das Schiff und die Waaren am Bord americanisches Eigenthum wären.

Bey einer Klage aus dieser Police in puncto eines totalen Schadens durch Wegnahme erhellte es, dafs

the Atlantic, ein americanisches Schiff, das Eigenthum des Klägers, eines Eigenthümers und Bürgers in den vereinigten Staaten sey, und dafs die Waaren am Bord americanisches Eigenthum wären, dafs durch den Tractat von 1778 zwischen America und Frankreich es festgesetzt sey:

„Dafs die resp. Kauffahrthey - Schiffe Pässe, „deren Form im Tractat vorgeschrieben war, am „Bord führen sollten;"

dafs wie das Schiff von London nach Guernsey segelte, dieses Land (England) im Kriege mit Frankreich begriffen gewesen sey; allein dafs das Schiff damals keinen Pafs nach der im Tractat vorgeschriebenen Form am Bord gehabt, dafs es aber nach der Abfahrt von Guernsey und damals als es genommen wurde, einen solchen Pafs am Bord gehabt habe, welcher zur Zeit der Wegnahme des Schiffes von dem Capitain desselben dem Kaper wäre producirt worden. Die einzige Frage bey diesem Procefs war: ob der Anzeige, dafs Schiff und Gut americanisches Eigenthum wäre, gelebt sey? Das Gericht war entschieden der Meinung, dafs dem nicht so sey und dafs daher der Versicherte sich nicht an den Assecuradeuren erhòlen könnte. Der Lord Kenyon sagte: „Bey der Verhandlung erklärte ich meine Meinung sehr zu Gunsten

des Beklagten, und es wird mir nicht schwer seyn zu sagen, „dafs ich bey derselben Meinung beharre.“ Nichts kann ausgemachter seyn als dies, dafs, wenn ein Schiff während irgend eines Theils seiner Reise nicht Seefähig (Seaworth) ist oder nicht in einem Zustande, um unter Segel gehen zu können, sich befindet, nichts was nachher geschiehet, die ursprüngliche Situation desselben bessern kann. Durch den Tractat zwischen Frankreich und America ist es festgesetzt, dafs die Schiffe der Unterthanen der resp. Contrahenten mit Pässen oder Seebriefen versehen seyn müssen. Nun glaube ich, ist der Angabe in der Police: „dafs das Schiff americanisches Eigenthum sey,“ nicht dadurch ein Genüge geleistet, dafs man beweiset, es sey wirklich americanisches Eigenthum gewesen. Als die Partheyen den Versicherungscontract eingingen, hatten die Assecuradeure in Folge dieser Angabe in einem gewissen Grade eine Indemnification zu gewärtigen. Es mufste von dem Schiffe nicht blofs vorausgesetzt werden, dafs dasselbe nicht blofs keinem Risico ausgesetzt würde, der daraus entstehen könnte, dafs dasselbe kein americanisches Eigenthum sey; sondern dasselbe mufste auch keinem Hindernisse und keiner Unbequemlichkeit auf seiner Reise unterworfen seyn, dadurch, dafs dasselbe nicht in einer Condition

war, die durch den Tractat mit Frankreich erfordert wurde. Die Frage in vorliegender Sache ist die: ob das Schiff in einer ſolchen Situation war, um dasselbe zu allen Privilegien der americanischen Flagge zu berechtigen? Ich denke, es war nicht in dieser Lage. Es ist vielleicht wahr, daſs die Franzosen nicht das Recht gehabt haben würden, das Schiff wegen der Non - Existence des Passes am Bord zu confisciren, wenn das Schiff in Wahrheit als ein americanisches Schiff wäre erwiesen worden. Allein zu Folge der Ausdrücke dieses Tractats hätten die Franzosen das Recht gehabt, gewisse Schritte zu thun, welche sie zu Folge des Tractats nicht hätten thun dürfen, wenn der Paſs am Bord gewesen wäre; denn auf diesen Fall hätte ein französisches Schiff sich nicht weiter als auf Kanonenschuſsweite nähern und das Schiff nicht aus seinem Cours treiben oder jagen, und sie hätten nicht mehr als 2 oder 3 Mann an Bord schicken dürfen. Dieses Negativum implicirt ein Affirmativum, daſs im Falle das Schiff keinen Paſs am Bord hatte, die Franzosen keinen Bruch des Tractats verschuldet haben würden, wenn sie das Schiff aus seinem Cours gezwungen hätten. Durch den Contract ist es beabsichtiget, daſs der Assecuradeur keinen solchen Risico laufen sollte; allein in Facto war das Schiff diesem Risico und

solchen Unbequemlichkeiten durch die Schuld des Versicherers unterworfen, weil er nicht alles that, was sein Tractat ihm auflegte. Konnte nicht dieses Schiff in einen französischen Hafen geschleppt worden und die Reise dadurch aus Mangel des Passes verzögert seyn, obgleich dasselbe schliefslich der Confiscation nicht würde unterworfen gewesen seyn? Und ist dies nicht ein gröfserer Risico, als der Assecuradeur bey dem Falle eines Schiffes, welches in der Police für americanisch angegeben wird, sich verpflichtet hat, zu übernehmen?

Es ist wahr, dafs der Verlust durch den Mangel des Passes nicht verursacht wurde; allein auf allen Fall wurde der Assecuradeur gröfserem Risico ausgesetzt, als er würde ausgesetzt gewesen seyn, wenn das Schiff den Pafs am Bord gehabt hätte.“

Die Anzeige, dafs das Schiff americanisch sey, sagte der Richter Herr Ashurst, bedeutete nicht blofs, dafs das Schiff americanisch gebauet, sondern dafs dasselbe zu allen Privilegien und Indemnitäten americanischer Schiffe berechtigt sey, sonst würde es in der Würdigung des Risico's einen Unterschied machen, und um das Schiff zu diesen Privilegien zu berechtigen, hätte es einen Pafs haben müssen, und wenn man die Assecuradeure benachrichtiget hätte, dafs das Schiff

in dem ersten Theile dieser Reise von London nach Guernsey, keinen solchen Paſs am Bord erhalten könnte; so würden sie nicht für dieselbe Prämie versichert haben. Der Richter Herr Gross war der Meinung: „daſs die in den Fällen de Hahn contra Hartley, *) und Barzillay contra Lewis, aufgestellten Grundsätze diesen Fall entscheiden müſsten.

Der Richter Herr Laurence sagte: die Findung der Jury, daſs das Schiff americanisches Eigenthum sey, schlieſse nicht die Findung in sich, daſs der Anzeige gelebt worden wäre; daſs, wenn die Bedeutung der Angabe sey, daſs das Schiff zu allen Privilegien der

*) In diesem Falle war in der Police über das Schiff Juno angegeben, daſs das Schiff mit 50 Mann und darüber besetzt, im Juny 1779 von Liverpool in See gegangen sey. Es war aber nur mit 46 Mann von Liverpool versegelt, und kam 6 Stunden nachher in Beaumaris auf der Insel Anglesea an, wo 6 Mann noch an Bord kamen. Es wurde, mit 52 Mann am Bord, vom Feinde genommen. Der Assecuradeur bezahlte in Folge der feindlichen Nehmung. Wie er aber ex post den Umstand erfuhr, daſs das Schiff nur 46 Mann stark von Liverpool unter Segel gegangen sey; so forderte er per conditionem indebiti sein Geld zurück. Er erhielt es durch eine Entscheidung des Gerichtes der Kingsbench, welche in der Exchequer Chamber confirmirt wurde.

americanischen Flagge berechtiget wäre — welches er für die richtige Auslegung der Police hielte — der Angabe nicht gelebt sey.

In jedem Seekriege nehmen die Kriegführenden es sich heraus, specielle Verfügungen die ihrem eigenen Vortheile und ihrer Situation angemessen sind zu treffen, die aber oft dem Völkerrechte zuwider und mit der Unabhängigkeit anderer Völker inconsistent sind. Obgleich es für andere Völker, die keine Lust haben mit den Kriegführenden zu fechten, oder dazu nicht stark genug sind, der Klugheit gemäfs seyn mag, sich diesen Reglements gemäfs zu betragen um sicher zu gehen; so scheint es jetzt doch ausgemacht zu seyn, dafs sie nicht (in Assecuranz-Hinsicht) durch sie verpflichtet sind, und daher wird eine Condemnation, die eingestandenermafsen auf die Nonobservanz dieser Regulationen begründet ist, nicht einen Beweis des Bruches der neutralen Angabe abgeben.

Wenn daher ein Schiff von einem fremden Admiralitätsgerichte condemnirt wird, weil es seine Neutralität verscherzet hat, und es erhellet, dafs der Grund, warum dasselbe condemnirt ist, zu Folge des Inhaltes der Condemnationsacte sich nicht zu einem Vergehn gegen das Völkerrecht und gegen specielle Tractaten erhebt: so wird die Sentenz nicht conclusiv seyn, um

die Angabe zu falsificiren. Die merkwürdigste und eine der neuesten Entscheidungen über diesen Fall ist in dem Falle Pollard contra Bell enthalten.

Auf Waaren am Bord des Schiffes Juliana, welches in der Police als dänisch aufgeführt war (warranted a Dane) wurde eine Versicherung zu und von London nach Teneriffa gemacht. Bey einer Klage aus der Police, um einen Schaden durch Wegnahme einzuklagen, erhellte es, dafs die Juliana ein dänifches Schiff, das Eigenthum dänischer Unterthanen war, dafs es von Copenhagen nach London mit einer partiellen Ladung versegelte und in dem letzten Hafen für Rechnung der Rheder des Schiffes eine Quantität Waaren und auch diejenigen, auf welche die Versicherung gemacht worden war, an Bord nahm. Nachdem das Schiff nach Guernsey und Madeira ausclarirt hatte, versegelte es nach seiner in der Police angegebenen Bestimmung, wurde aber von einem französischen Kaper genommen und nach Bourdeaux aufgebracht. Es erhellte ferner dafs während der Reise und zu der Zeit der Wegnahme die Juliana alle Schiffsdocumente am Bord hatte, welche gewöhnlich dänische Schiffe führen, dafs der Capitain des Schiffes mit Namen Eggelston aus Schottland gebürtig und in Dännemark nicht naturalisirt war, dafs er aber den 6ten Oct. 1794

folglich nach dem Ausbruche der Feindseligkeiten zwischen England und Frankreich, das Bürgerrecht in Dännemark erlangt hätte, ohne ein festes Domicilium daselbst zu haben, dafs Schiff und Ladung in Bourdeaux durch das Commerztribunal condemnirt worden wären, und dafs nach einer Appellation an das Civiltribunal der Gironde diese Sentenz daselbst confirmirt sey. In dieser Entscheidung waren verschiedene französische Ordonnancen, namentlich die von 1778, allegirt, in welcher es heifst: „ dafs alle Schiffe confiscable seyn sollen, an deren Bord ein feindlicher Supercargo, Kaufmann, Commissionair und Oberofficier gefunden wird; und es erhellte, dafs das Schiff schliefslich aus dem Grunde, weil es diese Ordonnancen verletzt hatte, condemnirt wurde, indem der Capitain ein Schotte war. Auch das Cassationstribunal in Paris confirmirte die Condemnation, weil der Capitain ein Schotte, folglich ein Feind sey, und da seine Naturalisation in einem neutralen Lande zu Folge der Gesetze nicht hinreichend justificirt sey, so wäre seine Qualität als Feind hinreichend, die Prise zu legitimiren, und das Gericht condemnirte ihn noch dazu eine Pön von 150 Franken zu bezahlen. In dieser Sache excipirte der Beklagte im Assecuranz-Gerichte, dafs das Schiff durch die Entscheidungen der franzö-

sischen Gerichte als nicht dänisch erwiesen sey, da es doch in der Police als dänisch aufgeführt wäre, allein das Gericht war einstimmig der Meinung, dafs durch diese Entscheidung the Warranty nicht falsificirt und dafs der Kläger den Schaden einzufordern berechtiget sey. Lord Kenyon sagte: Es ist wahr, dafs die Bedeutung der Warranty nicht blofs war, dafs das Schiff von dänischer Bauart sey, sondern auch dafs dasselbe sich während der Reise unter den Umständen befinden müfste, unter welchen dänische Schiffe seyn müssen (circumstanced as danish ships ought to be). Die gegenwärtige ist eine von den unzähligen Rechtsfragen, die in Folge der aufserordentlichen von den Prisengerichten in Frankreich abgegebenen Condemnationen entstanden sind. Woferne die legislative Macht sich über diesen Punct nicht ins Mittel legt, sind wir, die wir hier in einem Civilgerichte sitzen, verpflichtet, den Entscheidungen der Gerichte einer competenten Jurisdiction in gewöhnlichen Fällen Glauben beyzumessen. Wenn daher in diesem Falle die französischen Gerichte dieses Schiff aus dem Grunde, weil es nicht dänisches Eigenthum war, condemnirt hätten; so würden wir durch diese Entscheidung gefesselt seyn und würden, obgleich ungerne, den Beklagten haben freysprechen müssen.

Dieses ist durch verschiedene Präjudicata ausgemacht und wird durch die Vernunft sanctionirt. Die Admiralitätsgerichte bekennen zu Folge des Völkerrechtes zu entscheiden und zu Folge solcher speciellen Tractaten, die zu Folge der Uebereinkunft der resp. Staaten demselben einverleibt sind. Allein ich bin mit Lord Mansfield der Meinung, daſs es keinem individuellen Staate competirt, zu Folge seiner eigenen arbitrairen Ordonnancen, ohne die Concurrenz anderer Staaten, dem Völkerrechte etwas anzuheften. Dieses ist das Princip, zu Folge dessen der vorliegende Fall zu entscheiden ist. Laſst uns jetzt sehen, welches war der Grund der Condemnationen in Frankreich? Es heiſst in einer derselben, daſs zu Folge ihrer eigenen Ordonnancen alle Schiffe confiscable wären, auf welchen sich ein handelnder Supercargo, Bevollmächtigter oder Schiffsofficier von einem feindlichen Lande befindet, oder deren Equipage aus mehr als einem Drittheile Matrosen bestehet, die feindliche Unterthanen sind oder die keine Equipagerollen von einem öffentlichen Beamten neutraler Oerter, von wo die Schiffe abgesegelt sind, am Bord haben.

Allein ich sage, daſs sie, indem sie solche Ordonnancen machen, kein Recht haben, andere Nationen dadurch zu verpflichten. Wurde nun das quästionirte

Schiff aus dem Grunde condemnirt, weil es kein dänisches Eigenthum war? Gewiſs nicht. Es erhellt unwiderleglich, daſs das Schiff bloſs condemnirt wurde, weil der Capitain desselben einer von den Personen war, welche sie gerne durch ihre Ordonnancen proscribiren mögten. Der Fall kann nicht von dem Präjudicat Mayne contra Walter distinguirt werden, obgleich ich auch ohne die Auctorität dieses Falles kein Bedenken würde getragen haben, zu Gunsten des Klägers zu entscheiden. Im Ganzen bin ich daher der Meinung, daſs, obgleich wir durch die Entscheidung würden gefesselt seyn, wenn das Schiff gegen die Gerechtigkeit, als nicht dänisch wäre condemnirt worden; so beweiset doch jetzt nichts, da die auswärtigen Gerichte versuchten, andere Beweggründe, die nicht entscheiden können, geltend zu machen, und da sie als das Fundament ihrer Entscheidung eine ihrer eigenen Ordonnancen, die andere Nationen nicht verpflichten können, angeführt haben, daſs das quästionirte Schiff nicht dänisch sey; und daher ist der Kläger berechtiget, Entschädigung zu fordern. Herr Laurence sagte: In dieser Sache entstehen 2 Fragen. Erstens, welches ist der Grund der Condemnation? und zweitens, falsificirt derselbe die Warranty? Denn wenn dies der Fall ist; so ist der-

selbe zu Folge aller Präjudicate conclusiv. Was die erste Frage betrifft, so war der einzige Grund der Condemnation, daſs der Capitain des Schiffes in Schottland geboren und daher ein Feind war; denn die Acten besagen, daſs seine Qualität als Feind hinreiche, die Prise zu legitimiren, und dies bloſs, weil es gegen ihre eigenen Ordonnancen ist. Die nächste Frage ist, ob dieser Grund the Warrenty falsificirt hat. Dieselbe enthielt nicht die Nothwendigkeit, sich den speciellen Verfügungen der kriegführenden Mächte gemäſs zu benehmen. Denn die allgemeine Regel, nach welcher man entscheidet, ob ein aufgebrachtes Schiff neutral oder nicht neutral sey, ist dem Völkerrechte und denjenigen Abänderungen und Modificationen, welche durch Tractate eingeführt seyn mögen, unterworfen. Allein da wo das Völkerrecht durch wechselseitige Uebereinkunft nicht modificirt, und man dadurch nicht davon abgegangen ist, bleibt dasselbe die alleinige Regel, um über alle, Prisen betreffende Materien, zu entscheiden. Dies ist bestimmt in der durch Sir George Lee, den Königsadvocaten, Dr. Paul, Sir D. Ryder und durch den damaligen Solicitor General, Herrn Murray unterzeichneten Staatsschrift in Antwort auf die preuſsischen Memoire festgesetzt. Wenn daher zu Folge gewisser Tractaten ein in Feind-

schaft mit einer kriegführenden Macht begriffener Staat contrahirt hat, dafs die Schiffe der Unterthanen desselben blofs dann einen solchen Character haben sollen, wenn sie mit gewissen bestimmten Documenten versehen sind, so mufs derjenige, der die Versicherung giebt, dafs das Schiff das Eigenthum der Unterthanen dieser Macht ist, sich mit solchen Beweisen versehen, die das Land, wohin das Schiff gehört, sich verpflichtet als die nothwendigen Beweise ihres neutralen Characters anzusehen.

Indem man dies fordert, legt man keine Schwierigkeit auf, die der Versicherte nicht kennt, und welche zu entfernen nicht in seiner Macht ist. Allein wenn man darauf bestehen wollte, dafs der Versicherte sich mit jedem Papiere zu versehen hätte, welches die Kriegführenden verlangen könnten, und zu behaupten, dafs the Warrenty nicht erfüllt sey, woferne das Schiff nicht so documentirt, als die speciellen Ordres und Reglements es erfordern, fahren würde, heifst dem Versicherten seinen Regrefs wegen Mangel von Papiere rauben, über deren Nothwendigkeit er bona fide unwissend seyn konnte, und die sich zu verschaffen vielleicht nicht in seiner Gewalt stand. Denn wie können die Beamten eines Landes aufgefordert werden, dasjenige auszufertigen, welches die Gesetze

ihres Landes nicht erheischen? Diese französischen Decrete enthalten Anordnungen, die in Hinsicht französischer Gesetze erlassen, aber nicht auf die Unterthanen einer andern Macht applicable sind. Wenn man die Präjudicate über diese Materie untersucht; so wird man finden, daſs es in einigen derselben ausgemacht worden ist, daſs eine Condemnation zu Folge specieller Ordonnancen einer kriegführenden Macht die Warrenty über die Neutralität nicht falsificire. In dem Falle Bernardi contra Motteux, war das Schiff Johanna als neutral angegeben; der einzige Zweifel war, ob dasselbe deshalb, weil es feindliches Eigenthum war, oder deshalb, weil es ein französisches Arrêt dadurch, daſs es Papiere über Bord geworfen, gebrochen hätte, wäre condemnirt worden — aus einem dieser Gründe war es condemnirt. Wäre es aus dem ersten Grunde, nämlich deshalb, weil es nicht neutral sey, condemnirt worden; so könnte der Kläger offenbar nichts erhalten haben. Der Beklagte bezog sich hauptsächlich auf das Präjudicat Barzillay conta Lewis. Dieser Fall wurde in puncto der Nichtgelebung des Uetrechter Tractats entschieden, und weil die Entscheidung das Schiff als englisch condemnirt hatte. Zu Folge eines Manuscripts, welches ich von der Hand des Richters, Herrn Buller, habe, und

welches vollständiger ist, als der Report, hob Lord Mansfield seine Entscheidung damit an, dafs er die Sentenz des Admiralitätsgerichtes als conclusiv angab und dafs der zur Untersuchung kommende Punct die Bedeutung derselben sey. Nachmals bemerkte er, dafs das Schiff zu Folge seines holländischen Namens versichert sey, und dafs die Assecuradeure es für ausgemacht annahmen, es sey holländisch; allein wie dies in Frankreich untersucht wurde; so ergab sich, dafs dasselbe keines der Requisiten hätte, die erforderlich wären, zu zeigen, dafs dasselbe holländisches Eigenthum sey. Es war nie in einem holländischen Hafen gewesen und der Pafs desselben war nicht dem Uetrechter Tractat gemäfs, und er schlofs damit, dafs er sagte, das Schiff wäre als ein englisches Schiff condemnirt worden. Da es diesem Gerichte nicht frey stünde zu discutiren, ob diese Entscheidung gerecht oder ungerecht sey; so würden wir auch in diesem Falle, wenn das Schiff als ein englisches und nicht als ein dänisches Schiff condemnirt wäre, dadurch begrenzt worden seyn. Im obigen Falle waren die Richter Ashurst und Willer derselben Meinung, und der Richter Herr Buller sagte: „Die erste Entscheidung „scheint auf specielle Arrêts begründet zu seyn. Die „zweyte scheint auf das Eigenthum zu gehen und ist

„mehr generell, wodurch es unwesentlich wird, ob „der eine oder der andere Grund entschieden hat. „Denn wenn das Schiff nicht gehörig documentirt „war, um die Protection eines neutralen Schiffes zu „besitzen, so ist the Warrenty nicht erfüllt.“ — Herr Buller schloſs damit daſs er sagte: Der Assecuranz-Contract geht dahin, daſs die Versicherung auf ein neutrales Schiff muſs gemacht seyn; allein die Sentenz hat über diesen Punct nicht decidirt. Sie hat bloſs decidirt, daſs das Schiff nicht in Gemäſsheit einer französischen Ordonnance gefahren wurde; allein hierauf geht der Assecuranzcontract nicht. Indem wir diesen Fall zu Gunsten der Kläger entscheiden, nehmen wir es uns nicht heraus zu sagen, daſs die französische Sentenz irrig sey. Alles was wir festsetzen, ist bloſs, daſs das französische Gericht nichts decidirt welches the Warrenty of Neutrality falsificirt hätte.

FUNFZEHNTER ABSCHNITT.

Von den Folgen des Ueberbordwerfens und der anderweitigen Zerstöhrung der Papiere.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Der 16te Artikel der englischen allgemeinen Fragstücke (standing Interrogatories) bezieht sich auf diesen Gegenstand. Es erregt in den englischen Gerichten in Aufbringungsfällen selbst Verdacht, wenn vor der Reise schon am Bord eines Schiffes Papiere zerstört sind.

„Bey dem 25sten Interrogatorio," heifst es in der Entscheidung des Argo, Capitain Smit,*) „deponirt der Capitain, dafs er von Nantes an seinen Rheder schrieb und von ihm drey Briefe erhielt, die er vor seiner Abreise verbrannte. Ich will nicht sagen, dafs

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 166.

dieses eine eben so groſse Schuld ist, als die Zerstörung von Papieren nach dem Anfange einer Reise. Aber es ist ein auſserordentlicher Umstand, daſs, da er kein Blatt Papier von seinem Rheder hatte, er diese nicht für bedeutend sollte gehalten haben. Es ist ein so ungewöhnliches Betragen, daſs es sehr zur Ueberzeugung führt, der Inhalt sey so gewesen, daſs er das Auge des Bemerkers nicht habe ertragen können. Ueberhaupt sind dieses alles Umstände, die so gänzlich mit irgend einer Ansicht einer redlichen Sache unvereinbar sind, daſs ich davon überzeugt bin, das Schiff und die Ladung könne nicht das Eigenthum dieses neutralen Reclamanten seyn.

In dem Falle des Schiffes die beiden Brüder, Capitain M'Clousky, *) sagte Sir William Scott in Hinsicht dieser Materie: Der Capitain ist wegen eines Umstandes, der beym Verhör auskam, „daſs er einige Briefe vor der Captur verbrannte," zu weniger Glaubwürdigkeit berechtigt.

Dies, hat man gesagt, waren bloſs die Privatbriefe einiger Frauenzimmer. — Nun kann keine Regel allgemeiner bekannt seyn, als daſs neutrale Capitaine nicht die Freiheit haben, Papiere zu zerstören; oder,

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 160.

wenn sie es thun, daſs man ihnen es nicht zugeben werde, einen solchen Unterschleif damit zu erklären, daſs sie sagen, „es wären bloſs Privat-Briefe.

In allen Fällen muſs es als ein Beweis einer mala fides betrachtet werden; und wo diese erhellt, ist es eine allgemeine Regel, das Schlimmste von denen zu denken, die derselben überführt sind. Man kann immer annehmen, daſs solche Briefe sich auf das Schiff oder die Ladung beziehen, und daſs es von wesentlichen Folgen für irgend ein Interesse war, sie zu zerstören.

Ueberdies kam dies Factum eben nicht mit groſser Freimüthigkeit bey des Capitains Aussage heraus. Es wurde späterhin durch Einschiebsel hinzugefügt, da dieser Umstand von einem andern Zeugen entdeckt war, dessen Credit man nachmals angegriffen hat. Ich glaube aber, das Geständniſs des Capitains von dieser Thatsache, auf diese Art gemacht, bestätigt die Glaubwürdigkeit des Zeugen, der dessen erwähnt; und wenn es nöthig wäre, zwischen den beyden zu wählen, so würde ich kein Bedenken tragen, das Testimonium dieses Zeugen vorzuziehen. Der Steuermann verschweigt gleichfalls diesen Umstand; und da es ein Umstand ist, den er wissen muſste, so ist dies eine Verschweigung, die seinen Credit gleichfalls schwächt.

Nach den mir bekannt gewordenen Entscheidungen habe ich mich überzeugt, daſs die Engländer bey Vergehen dieser Art immer auf die begleitenden Umstände und auf die Aussagen der Zeugen sehen, daſs ein Vergehen dieser Art in der Regel die Wohlthat des ferneren Beweises ausschlieſset und daſs also, wenn bey Fällen dieser Art die ursprünglichen Beweisstücke für den Genommenen durch die am Bord befindlichen Papiere und die Aussagen der Zeugen und das Ensemble der Umstände nicht das Uebergewicht für ihn haben, Vergehen dieser Art eine Condemnation des neutralen Eigenthums veranlassen können.

Sir William Scott äuſserte sich mit am weitläuftigsten über diese Materie in dem Falle, betreffend das Schiff the rising Sun, Capitain Wilkye, den 16ten July 1799. *)

Dies war der Fall eines den 10ten July 1796 auf einer Reise von einem französischen Hafen pro forma nach Altona segelnden, aber eigentlich nach Guernsey bestimmten Schiffes. Das Schiff war den 24sten Juny freygegeben, indem man die Entscheidung der Frage, wegen Fracht, Kosten und Liegegeld aufschob.

Die Sache kam im obgedachten Termin in Betreff

*) Robinsons Reports 2ter Band Pag. 104.

der Ladung vor, in deren Hinsicht eine Quästion über die Wirkung einer Zerstörung von Papieren sich erhoben hatte.

Sir W. Scott sagte darüber:

Man hat eingestanden, daſs eine Vernichtung von Papieren Statt fand, und die Theilnehmer an dieser Thatsache waren Walter Seaman und der Capitain.

Letzterer antwortete auf das 16te Interrogatorium:

„Daſs in Seamans Verwahrung 8 oder 9 Briefe waren, daſs er sie ihm aber bey dem Anblicke des jagdmachenden Schiffes, welches er für ein französisches gehalten, da es von der französischen Küste kam, abgenommen hätte.“ Woraus ich zu der Vermuthung veranlaſst werde, daſs dies Briefe gewesen sind, die er Seaman anvertrauet gehabt, sie ihm aber in der Furcht von einem französischen Kaper gejagt zu werden, wieder abgenommen hat.

Allein Seaman giebt von dieser Sache keine ungezwungene Auskunft. Er sagt: „daſs er die Briefe im Hafen erhalten habe.“ Er sagt nicht, von wem er sie erhalten. Daher muſs ich bloſs vermuthen, daſs er sie von dem Capitain erhielt. Man hat keinen Grund angegeben, warum sie zerstört wurden und man hat mit Recht bemerkt, daſs, wenn dies americanisches Eigenthum sey, sie als der beste Beweis dasselbe

zu beschützen, hätten erhalten werden müssen; allein daſs, wenn das Eigenthum Kaufleuten in Guernsey oder anderen brittischen Kaufleuten gehörte, man zu einer solchen Unterdrückung gute Gründe gehabt haben mag. Man hat zur Entschuldigung gesagt, daſs sie mögten zerstört worden seyn, um der pro forma Destination nicht zu contradiciren; allein es ist hinlänglich bekannt, daſs, obgleich es die gewöhnliche Ausclarirungsform von kriegführenden Ländern ist, eine pro forma Destination nach einem neutralen Hafen anzugeben, doch niemand dies als etwas Betrügliches imputirt, noch ist diese Form als eine solche Handlung zu erachten, die gerechter Weise neutrales Eigenthum der Gefahr unterwerfen kann, deshalb molestirt zu werden. Daher ist hier eine Spoliation, von der kein zureichender Grund angegeben wird, die von dem Capitain des Schiffes herrührt, der angeblich auch der Eigenthümer eines groſsen Theils der Ladung ist. Nicht bloſs in unseren Gerichten ist eine Vernichtung von Papieren eine Ursache zur Condemnation; sondern wenn andere Umstände concurriren, Verdacht zu erregen, so ist es nicht zu viel von einer Vernichtung von Papieren zu sagen, daſs die Person, die diese Handlung begangen hat, nicht die Hülfe des Gerichtes haben kann oder ferneren Beweis beybringen

darf, wenn fernerer Beweis erforderlich seyn sollte. Laſst uns nun auf die Geschichte des Falles sehen.

Der Capitain kam mit diesem Schiffe von circa 200 Tonnen vor nicht langer Zeit ohne eine Ladung aus America. Er brachte einen Introductionsbrief und Instructionen von seinen Rhedern mit, allein es ist, den Acten nach, nicht die geringste Spur davon, daſs er die geringsten Fonds für sich mitbrachte. Es sind 2 Briefe vorhanden, welche beweisen, daſs die americanischen Rheder es seiner Discretion überlieſsen, Frachten anzunehmen, und daſs er angewiesen war, Gelder für sie zu erheben, die das französische Gouvernement ihnen schuldig war, und wenn er dieselben nicht erlangen mögte; so hatte er auf ein Haus in London einen Creditbrief, welches ihn assistiren sollte seinen Plan zu menagiren. Allein es ist nicht der geringste Wink darüber, daſs er für seine eigene Rechnung einen Kaufmann abgeben sollte. Das Schiff kam von America nach London mit Reis. Es ging darauf nach Amsterdam und von da nach Bourdeaux und von Bourdeaux nach Guernsey mit Baumwolle, welche Waare es an Kaufleute daselbst, die von Londoner Kaufleuten Agenten waren, ablieferte. Die Kaufleute in Guernsey bezahlten die Fracht und gaben dem Capitain überdies £ 4431 Sterling und eine Vollmacht

für den Belauf von 12 bis 15000 Livres auf hamburger Kaufleute zu ziehen, worüber er nach seinem eigenen Belieben disponiren könnte. So dafs 6000 £ zum Theil in klingender Münze diesem Manne, der den Gefahren der See ausgesetzt war, gegeben waren, um damit zu schalten und zu walten wie er wollte. Er ging nach Bourdeaux und nahm daselbst diese Ladung Brandtewein an Bord, und er deponirt ferner, dafs, wenn er in Guernsey hätte anlanden können er die Ladung an diejenigen Kaufleute consignirt und ihnen eine Provision gegeben haben würde, dafs sie 5 pCt. von dem Belauf hätten haben und sich aus dem Netto Provenu hätten bezahlt machen sollen. Nun ist dies so äufserst unglaublich, dafs das Gericht das Zutrauen von 10 Menschen haben müfste, um dieses zu Folge der ursprünglichen Beweisstücke zu glauben. Die Geschichte ist so äufserst unwahrscheinlich, dafs nur der vollkommenste Beweis nach gesetzlichen Regeln mich veranlafsen könnte, den gröfsten Theil dieser Ladung, der für den Capitain reclamirt wird, zurückzugeben; allein wenn ich finde, dafs alles dieses mit einer Vernichtung von Papieren verbunden und dafs kein Läppchen Papier am Bord von der Correspondence dieses Capitains mit den Leuten in Guernsey vorhanden ist; so sind diese Umstände, verbun-

den mit den anderen Unglaublichkeiten decisiv und rechtfertigen mich vollkommen, diesen Reclam zu verwerfen.

Was das Eigenthum der Rheder betrift; so würde es zu weit gegangen heifsen, wenn man sagen wollte, dafs sie von dem ferneren Beweise präcludirt wären. Es erhellt, dafs es Leute von Vermögen sind. Der Capitain hatte das Provenu einiger früheren Frachten in Frankreich zu erheben und es erhellt, dafs er mehrere Frachten für sie gemacht und dafs er Credit für sie in London hatte, um dafür Waaren in Bourdeaux zu kaufen. Alle diese Umstände geben diesem Theile des Falles eine aufrichtige Basis. Ich denke, es würde zu hart seyn, wenn man sie durch das Mifsverhalten dieses Mannes begränzt hielte. Der Beweis ihres Eigenthums ist gegenwärtig nicht hinreichend; allein es kann auf ferneren Beweis vielleicht freygegeben werden, und ich befehle daher, ferneren Beweis in Hinsicht desselben einzubringen.

Was Herr Seaman betrifft, so bemerke ich, dafs sein Antheil an der Ladung sehr geringe ist und ich mögte ungern ihm viele Mühe deshalb verursachen. Allein da er einigermafsen in dieser Vernichtung von Papieren mitbegriffen war, und in Erwägung dafs er in Guernsey mit an Bord ging und dafs es erhellt, dafs

er nicht erst so kurze Zeit in Europa gewesen ist, wie er vorgiebt: so denke ich, daſs dieses Umstände sind, die einer ferneren Auskunft bedürfen, und ich werde ferneren Beweis über sein Eigenthum anbefehlen.

Von Seiten des Königsadvocaten wurde behauptet, daſs, in so ferne von Fracht hier die Rede seyn könnte, die Rheder durch das Misverhalten des Capitains in Betreff der Vernichtung von Papieren legaliter gebunden wären.

Das Gericht äuſserte: Dies sey sicher die allgemeine Regel.

Dr. Arnold sagte für die Rheder:

Sie sind weit entfernt und wissen sicher nicht um die Handlung.

Die allgemeine Regel mag hart in vielen Fällen seyn, allein die Leute müssen die Folgen ihres schlecht placirten Zutrauens selbst tragen.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Für die französischen Kaper war bey der Strenge ihrer ältern und neueren Gesetze über diesen Gegenstand das Ueberbordwerfen von Papieren in dem americanischen und Revolutionskriege ein interessanter Umstand.

Der 3te § des Reglements vom 26sten Juny 1778 besagt:

Alle genommenen Schiffe, von welcher Nation sie auch seyn mögen, neutrale oder alliirte, von denen erwiesen wird, daſs sie Papiere in die See geworfen oder sonst unterdrückt oder von Händen gebracht haben, sollen nebst der Ladung für gute Prisen erkläret werden, bloſs auf den Beweis, daſs Papiere in die See geworfen sind, ohne daſs es nöthig ist, zu untersuchen, welche Papiere und durch wen solche hineingeworfen, und ob noch hinreichende am Bord geblieben sind, um zu erhärten, daſs das Schiff und die Ladung Freunden oder Alliirten gehöre.

Im americanischen Kriege kam dieser Gegenstand bey einem dänischen Ostindienfahrer, genannt Enig-

heden, zur Verhandlung. Herr v. Hennings hat in seiner Sammlung von Staatsschriften darüber das vortrefliche Memoire des Pariser Advocaten Dubois Martin, welches viel Licht über diese Materie verbreitet, aufbewahrt. Ich habe folgende Stelle zum Behuf dieses Abschnittes übersetzt. *)

Das Schiff Enigheden wurde 1776 in Copenhagen erbauet. Vor dem Ausbruche des Krieges zwischen Frankreich und England für Copenhagener Rechnung nach Ostindien expedirt. Auf der Reise von Tranquebar nach Batavia wurde es den 9ten Oct. 1778 von den französischen Fregatten, genannt la Pourvoyeuse und l'Elisabeth genommen, nach Isle de France aufgebracht und daselbst condemnirt. Einer der wichtigsten Condemnationsgründe war, daſs Papiere von den Dänen ins Meer bey der Wegnahme geworfen seyn sollten. Von dem am 18ten Aug. 1779 abgegebenen Urtheile des Prisen-Conseils in Paris appellirten die Reclamanten an das Conseil des Königs. Herr Dubois Martin sagte über den Gegenstand dieses Abschnittes:

Die Sentenz enthält, daſs in dem Augenblicke der Wegnahme die Jolle des Schiffes Enigheden ins Meer

*) v. Hennings Tom. 2. Pag. 148.

gelassen wäre, und daſs es aus der Aussage von 10 Zeugen, sowohl Officieren als Matrosen der Fregatten Pourvoyeuse und Elisabeth, de Dato den 10ten und 11ten Dec. 1778 erhellte, daſs von dem Schiffe Enigheden diverse Papiere ins Meer geworfen wären, daſs in der Jolle, nachdem sie bey Seite und hinter das Hintertheil des Schiffes gezogen worden, ein in derselben befindlicher Matrose aus den Fenstern der groſsen Kajüte oder aus den Stückpforten der Constabel-Kammer Paquete erhalten hätte, welche ins Meer wären geworfen worden.

Antwort: Wenn man auf die Umstände Acht hat, unter welchen man zu dieser Anschuldigung seine Zuflucht nimmt; so scheint solche eben so grausam als ungerecht zu seyn. Wenn man sich fürs Erste an die Ausdrücke hält, in welchen diese Sentenz abgefaſst ist; so erblickt man auch darin eine Ungewiſsheit, welche es unmöglich macht, die Existenz eines Delicti bestimmt anzunehmen. Das Ueberbordwerfen von Papieren kann wohl die Confiscation eines Schiffes und seiner Ladung nach sich ziehen; allein das Zusammentreffen zweyer Umstände ist dabey erforderlich. Erstlich, daſs der Capitain ein Interesse dabey habe, das Verbrechen zu begehen, zweytens, daſs das Verbrechen gesetzlich erwiesen sey.

Was den ersten Umstand betrift; so kann derselbe hier nicht eintreten. Man hat gesehen. daſs die Expedition des Schiffes Enigheden mehr, als 8 Monate vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten Englands gegen Frankreich beschafft wurde und erfolgte, und daſs dasselbe genommen wurde, ehe der commandirende Capitain desselben von dem Reglement in Bezug auf diese Feindseligkeiten Kenntnisse hatte. Man kann ihm daher keine Absicht des Betruges, noch der Contravention, folglich durchaus kein Interesse imputiren. welches er gehabt haben könnte, um das Verbrechen, Papiere über Bord zu werfen, zu begehen.

Was den zweyten Umstand betrift, so wird man sich leicht durch das Lesen der Aussagen, deren das Urtheil gedenkt, überzeugen, daſs nichts weniger als dieses Ueberbordwerfen der Papiere erwiesen ist.

Fürs Erste kann man sich durch die alleinige Aussage der Leute, die zur Equipage des Kapers gehören, keinen legalen Beweis eines Delicti verschaffen, welches eine so äuſserst schwere Strafe, als das Ueberbordwerfen von Papieren nach sich ziehet. Ihr persönliches Interesse macht ihre Aussagen verdächtig, und wenn sie wenigstens nicht durch einige andere Aussagen der Leute von dem genommenen Schiffe unterstützet werden; so bleibt das Delictum

ohne Beweis und das Gesetz hört auf anwendbar zu seyn. Nun giebt es keinen Einzigen von der Mannschaft der Enigheden, der von diesem angeblichen Ueberbordwerfen von Papieren etwas deponirt hat. Im Gegentheil bemerkt man, daſs diejenigen, welche man ausgewählt hat, um Aussagen zu machen, einstimmig diesen Umstand geläugnet haben und ihre Aussagen in dieser Hinsicht sind so naiv, daſs es schwer ist, an der Wahrheit derselben zu zweifeln. Obgleich sie von einander abgesondert und es ihnen unmöglich gemacht war, mit einander zu communiren; so sieht man doch, daſs ihre Aussagen durchaus übereinstimmen.

Zweytens, wenn man seine Aufmerksamkeit auf die Aussagen der kleinen Anzahl von Leuten richtet, welche von der groſsen Anzahl, welche die Besatzung der Fregatten Pourvoyeuse und Elisabeth ausmachten, die Sache angeblich gesehen haben; so findet man nichts als Ungewiſsheit und Widersprüche darin. Der erste, der den 10ten Dec. 1778 im Verhör erschien, war der Chevalier de Chateauneuf, Officier von der Königl. Fregatte la Pourvoyeuse. Er sagt nicht, daſs er das Ueberbordwerfen der Papiere gesehen, er sagt bloſs: „daſs, nachdem das Boot der Fregatte la Pourvoyeuse bey

dem Schiffe Enigheden angelangt sey, Matrosen der besagten Fregatte bemerkt hätten, dafs man die Jolle des Schiffes nach dem Hintertheile hingezogen hätte, und dafs längs dem Schiffe Papiere hingetrieben wären, welche zusammengedrückt und aufgerollt zu seyn geschienen hätten. Sie hätten ihm, Deponenten, davon Nachricht ertheilt, so dafs er auf ihren Bericht sich nach der Gallerie der Fregatte begeben und gesehen hätte, dafs die Jolle durch einen Mann bey der Sorglinie wäre gehalten worden, und zu gleicher Zeit hätte er drey Klafter weit von der besagten Jolle ein ziemlich grofses Paquet von einem Quadrat-Fufs wahrgenommen, welches ihm Papiere zu enthalten geschienen hätte."

In dieser Aussage ist nichts Deutliches und Positives. Im Gegentheil contradicirte dieser Officier selbst dem Berichte der Matrosen, indem er sagte, dafs dasjenige, welches ihm Papiere zu seyn geschienen, ein dickes viereckiges Paquet gewesen wäre, während es zu Folge der Aussage der Matrosen aufgerollt und zusammengedrückt zu seyn geschienen hatte.

Wenn man nachher die Aussagen dieser Matrosen untersuchet; so findet man, dafs André le Tasse ausgesagt hat: dafs, wie er bey der 8ten Kanone auf dem Backbord der Fregatte la Pourvoyeuse gewesen wäre,

er in einer Distanz von ungefähr 5 bis 6 Klaftern von der besagten Fregatte verschiedene Papiere und zerrissene Blätter von verschiedener Gröfse, von denen einige zusammengedrückt und aufgerollt waren, habe vorbeytreiben sehen, dafs er sogleich nach der Schanze hinaufgestiegen wäre, um dem Herrn de Chateauneuf davon Bericht abzustatten.

Woher kamen die Papiere, welche 5 bis 6 Klafter von der Fregatte la Pourvoyeuse in aufgerollten und zerrissenen Blättern vorbeytrieben, obgleich Herr de Chateauneuf nichts wie ein Paquet von einem Quadratfufs hat sehen und davon nicht behaupten können, ob es Papiere gewesen sind?

Auch der Matrose, der Kanonier am Bord der Fregatte Elisabeth war, läfst uns darüber in Ungewifsheit.

Der Matrose Marc Sovie hat deponirt: „dafs, nachdem das Boot der Fregatte la Pourvoyeuse bey dem Schiffe Elisabeth angelangt sey, er von der Hütte bey welcher er sich befunden habe, 2 Menschen in der Jolle des Schiffes gesehen hätte, welche dasselbe hinter dem Steuerruder hingleiten liefsen, dafs einer der Leute, die in der Jolle gewesen wären, einige Paquete ins Wasser gleiten zu lassen geschienen habe,

wovon er, Deponent, nicht versichern könnte, ob es Papiere gewesen wären."

Joseph Corna, ein angehender Matrose am Bord der Fregatte Elisabeth, hat auf gleiche Weise deponirt: „dafs in dem Augenblicke, da das Boot der Pourvoyeuse bey dem Schiffe Enigheden angelangt sey, er die Jolle dieses Schiffes, welche von 2 Matrosen geführt sey, hinter dem Schiffe habe hinziehen sehen, dafs einer der Leute, die in derselben gewesen wären, sich an die Sorglinien gehalten hätte, während dafs sein Camerade ein ziemlich grofses viereckiges Paquet in See geworfen hätte, welches er, Deponent, nicht hätte unterscheiden können, oder wovon er wenigstens nicht versichern könnte, dafs es Papiere enthalten habe."

Auch Jean Saphre sagte nichts weiter aus.

Pierre Samaran, der erste von den am 11ten Dec. abgehörten Zeugen, sagt blofs: „dafs, wie das Boot der Pourvoyeuse sich nach dem Schiffe Enigheden begab, er von dem Mars, wo er dazumal gewesen, mehrere Papiere habe vorbeytreiben sehen, wovon einige aufgerollet und andere in Paquete gebogen gewesen wären."

Luc Dupont, Matrose der besagten Fregatte sagt nichts mehr als dieses aus.

Leonard Amiot hat zu diesen Aussagen eine Addition gemacht, indem er sagt: „dafs einer von den beyden Leuten, welche in der Jolle gewesen wären, einige Paquete in Empfang genommen hätte, welche ihm zu drey verschiedenen malen wären zugereicht worden, entweder aus den Fenstern der grofsen Kajüte, oder aus der Stückpforte der Kanonier-Kammer. Die Entfernung habe ihm nicht erlaubt, dieses zu unterscheiden; dafs der besagte Mensch darauf die Paquete, die Papiere zu seyn schienen, ins Meer geworfen hätte.“

Endlich sagt Jean Chenan aus, der auch in einer Entfernung von 5 bis 6 Klaftern von der Pourvoyeuse Papiere von verschiedener Form und Gröfse vorbeytreiben sah, „dafs ein Mann, der in der Jolle gewesen wäre, aus dem Fenster der grofsen Kajüte ein Paquet erhalten habe, welches ein viereckiges Paquet zu seyn geschienen habe.“

Dies ist die genaueste Analyse von allen Aussagen, und es fragt sich jetzt, wie war es möglich, nach so vaguen und unsichern Zeugnissen eine Entscheidung abzufassen?

Nur ein einziger dieser Matrosen, Jean Arnaud, Fafsbinder auf der Fregatte la Pourvoyeuse, sagt bestimmt, dafs, wie er bey der Stückpforte der Kano-

nier-Kammer der Fregatte gewesen wäre, er verschiedene Papiere gesehen hätte, welche aus der Stückpforte der Kanonier-Kammer des Schiffes Enigheden ins Meer gefallen wären. Wahrscheinlich wird man dieses einzelne Zeugnifs, welches aus dem Munde eines interessirten Menschen kommt, nicht für einen solchen Beweis ansehen, als ihn die Gesetze fordern, um eine so schwere Strafe, als die Confiscation des Schiffes ist, zu verhängen.

Der 34ste Artikel der Verordnung von 1681 in dem Titel von den Prisen besagt, dafs die Officiere der Admiralität über die Wegnahme der Prise, den Capitain des genommenen Schiffes und die Vornehmsten von der Equipage zu verhören hätten, selbst einige Officiere von dem Kaper, wenn es nöthig seyn sollte.

Dieser Artikel kündigt es schon an, dafs die nothwendigen Zeugen die Leute von der Equipage des genommenen Schiffes sind, und dafs die Leute von dem Kaper nur im Nothfalle zu vernehmen sind. Allein der 15te Artikel beweiset, dafs diese keinen Glauben anders haben sollen, als wenn das genommene Schiff ohne Gefangene oder Passagiere, die eine getreue Rechenschaft von dem was bey der Wegnahme des Schiffes vorgefallen ist, geben können, aufgebracht wird. Der Commentator der Ordonnance sagt

über den 25sten Artikel, dafs dieser Umstand nothwendig ist, um die Aussagen der Leute von dem Kaper geltend zu machen; denn, fügt er hinzu, diese Officiere, Soldaten und Equipage sind Zeugen, Richter und Parthey in ihrer eigenen Sache, und sie hätten Interesse dabey, etwas zu verheimlichen und zu läugnen, wenn das Schiff keine gute Prise würde. Dies ist noch nicht genug, setzt der Commentator in seiner Abhandlung über die Prisen im 13ten Capitel im 3ten Abschnitte hinzu, dafs der Kaper-Capitain oder Chef der Prise seine Declaration in vorgeschriebener Form an die Officiere der Admiralität gemacht hat, und dafs er sie vor zwey der vorzüglichsten Leute seiner Equipage hat attestiren lassen; man mufs davon noch den Beweis durch das Eingeständnifs des genommenen Capitains und seiner Leute erhalten, und wenn ihre Declarationen denjenigen der Equipage des Kapers contradiciren; so mufs man aus den Umständen über die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Prise urtheilen.

Welches Schiff würde für die Habsucht sicher seyn, wenn die Mannschaft von dem Kaper den Beweis für die Anklage, welche sie selbst anstellten, anbieten könnten. Ein, dem Natur- und dem Civilrechte so entgegengesetztes und so gefährliches Princip, würde der Ruin des Commerzes und der Schiffahrt seyn.

Ludewig XIV. beeiferte sich, dem Grafen von Toulouse durch seinen Brief vom 2ten Febr. 1710 seine Absichten in Hinsicht einer so wichtigen Frage bekannt zu machen. Er sagt, dafs, wenn es auch aus den Ausdrücken seiner Ordonnance vom 5ten Sept. 1708 erhellte, dafs man nicht umhin könnte, die Confiscation aller Prisen, welche Papiere über Bord geworfen hätten, zu verhängen, man dennoch diese Ordonnance nicht anders als nach dem Erfordernifs der Fälle und der Umstände anwenden sollte.

Dieser Brief und die unter den Augen Sr. Majestät des jetzigen Königes aufgestellten Principien haben die merkwürdige, den letztverwichenen 25sten Dec. abgegebene Entscheidung über eine Sache, die mit der vorliegenden Aehnlichkeit hat, veranlafst.

Das schwedische Schiff Fortuna war mit einer reichen Ladung für neutrale Rechnung den 17ten April beym Auslaufen aus Lissabon nach Genua bestimmt, durch die Schebecke le Renard, commandirt von dem Herrn Roque Doudan, angehalten worden. Kaum war das Schiff Fortuna von den Leuten der französichen Equipage angefallen, als sich ein allgemeines Geschrey in Hinsicht von Ueberbordwerfen von Papieren erhob. Man stellte sich, ein Boot in See lassen zu wollen,

um sie aufzufischen. Die Aussagen der Officiere und Matrosen constatirten, allein auch auf eine zweideutige Weise, dieses angebliche Werfen. Es war indefs ein Passagier am Bord, der aussagte: dafs er ein Blatt Papier in See habe treiben sehen.

Das Schiff war mit seiner Ladung von dem Prisenconseil condemnirt geworden.

Der Vertheidiger des Capitains und der Interessenten dieses Schiffes, der jetzt für Enigheden schreibt, machte bey der Appellation die Grundsätze geltend, auf welche er noch heute sich mit Zutrauen beziehet, weil, wenn auch einige Verschiedenheit in den beiden Fällen ist, dieselbe doch nur noch mehr zu Gunsten des gegenwärtigen Falles seyn kann.

Der Mangel an Interesse, welches der Capitain dabey hätte haben können, irgend ein Papier unterzuschlagen, die mehr als hinreichende Justification aller derjenigen Papiere, welche seine Laduug constatiren konnten, die Unwahrscheinlichkeit eines Werfens seiner Seits in dem Augenblicke, als er in der Gewalt der französischen Equipage war, das eigene Interesse der französischen Equipage, einige unnütze Papiere in See zu werfen, die Verschiedenheit und Widersprüche der Aussagen, das absolute Läugnen der ganzen genommenen Equipage — dies waren die Motive,

welche Se. Majestät veranlafsten, ein Urtheil zu geben, welches, indem es die Weisheit und Gerechtigkeit Sr. Majestät heiligte, dem Handel und der Schiffahrt eine Beruhigung gewährt hat, welche Unternehmungen der Art nur zu sehr gefehlt hatte. *)

Man geruhe bey diesen Motiven noch die Umstände, unter welchen sich der Capitain Stevenson befand, in Betracht zu ziehen. Er konnte nichts zu fürchten haben, da er 8 Monate vorher von Copen-

*) Um über Sr. Majestät Willen durchaus keinen Zweifel zu lassen und um den Unbequemlichkeiten vorzubeugen, welche allemal aus der Confiscation in erster Instanz entspringen, hat der König an den Admiral von Frankreich einen Brief in Hinsicht des Ueberbordwerfens von Papieren in denselben Principien geschrieben, welche in dem Briefe Ludwigs XIV. an den Grafen von Toulouse vom 3ten Febr. 1710 enthalten sind.

In diesem Briefe vom 13ten Dec. 1779 sagen Se. Majestät, dafs, obgleich sein Reglement vom 26sten July 1778 inpliciter anzukündigen schiene, dafs der Beweis des Ueberbordwerfens von Papieren, von welcher Natur er auch seyn mögte, die Confiscation des Schiffes nach sich zöge; welches demnach selbst den Fall einzuschliefsen schiene, wo diese über Bord geworfenen Papiere nicht den Beweis des feindlichen Eigenthums oder der feindlichen Destination gewähren könnten — dies dem Geist und den Absichten seiner Ordonnancen zuge-

hagen ehe irgend eine Feindseligkeit erfolgte, abreiſste, folglich konnte er keine Vorsichtsmaaſsregel zu ergreifen haben. Alle seine Papiere hätten selbst eine feindliche Destination anzeigen können, ohne daſs er ein Interesse gehabt haben könnte, sie zu unterdrücken, weil nicht bloſs der Friede diese Destination auctorisirte, sondern selbst die Tractaten, in Folge deren das auf den gegenwärtigen Krieg Bezug habende Reglement abgefaſst ist.

Im Falle daſs dieses Reglement auf ihn wäre anwendbar gewesen, so hätte bloſs die feindliche Bestimmung von contrebanden Artikeln ihm Besorgniſs erregen können; allein die Papiere beweisen im Gegentheil die neutrale Bestimmung dieser Ladungsartikel. Der Cours, den das Schiff steuerte, confirmirt diesen Beweis.

In dem Augenblicke, von welchem man überein-

gen sey; weshalb Se. Majestät es dem Admiral und den Commissarien des Prisen-Conseils anheim stellten, seine Ordonnancen und das Reglement vom 26sten July nach den besondern sich eräugnenden Umständen anzuwenden oder die Dispositionen derselben zu modificiren.

Dieser Brief wird jetzt publicirt; aber unglücklicher Weise hatte das Prisen-Conseil denselben nicht, als es das Schiff confiscirte.

kommt, dafs in demselben die Papiere wären über Bord geworfen, war der Capitain Stevenson mit allen seinen Papieren schon in der Gewalt der Franzosen. Auch giebt es keine Aussage über dieses angebliche Ueberbordwerfen, die vollkommen mit der andern übereinstimmt. Waren es zusammengerollte oder eingebogene Papiere, oder ein viereckiges Paquet? Diese angeblichen Papiere oder das Paquet, welches 5 bis 6 Klafter von der Pourvoyeuse ab, vorbey trieb, kamen solche aus diesem Schiffe oder aus der Enighed? Ueber diesen Punct fehlt uns alle Auskunft. Das Ganze dieser Aussagen besteht aus nichts als Ungewifsheiten und Widersprüchen, und diese Aussagen sind überdies auch von der ganzen dänischen Equipage widersprochen.

In der Lage, worin Capitain Stevenson sich befand, hatte er nichts als den Königl. dänischen Pafs nöthig, und er hatte nicht blofs diesen Pafs; sondern auch ein von den Beamten des Copenhagener Zolls certificirtes Manifest der Ladung, welches die neutrale Eigenthümlichkeit derselben constatirte. Er hatte eine sehr weitläuftige und von seinen Rhedern unterzeichnete Instruction, welche die Gesetzmäfsigkeit dieser Expedition erhärtete. Wie kann man diesen Rhedern und den Interessenten der Ladung etwas entziehen wollen,

wovon das Eigenthum so evident und so untadelhaft ist?

Was die Frage betrift, in wie ferne die englischen Assecuradeure gesetzlich gehalten sind, geschloſsene Assecuranzen zu bezahlen, wenn bey Aufbringungs-Fällen von neutralen Schiffen die Dispositionen des besagten 5ten Artikels des Reglements von 1778 zur Anwendung gekommen sind; so ist darüber folgendes Präjudicat in Herrn Marshalls Werke Pag. 294 enthalten.

Es wurde eine Assecuranz auf Fracht und Güter „zu und von Venedig nach London unter der Anzeige, Schiff und Ladung seyen neutral," geschlossen. Das Schiff wurde auf der Reise von einer französischen Fregatte genommen und condemnirt. Bey der Verhandlung über die Assecuranz erbot sich der Versicherte zu beweisen, daſs beides, Schiff und Ladung, neutral, und daſs die Schiffspapiere durch Zufall über Bord gefallen wären, als das Schiff von den Franzosen zum Beydrehen gezwungen worden. Der Beklagte machte Einwürfe gegen diese Art des Beweises, und producirte eine attestirte Copie der Condemnationsacte des französischen Admiralitätsgerichtes, als einen conclusiven Beweis, um darzuthun, daſs Schiff und Ladung nicht neutral wären. Diese Sentenz enthielt, nach-

dem durch das bey der Wegnahme abgehaltene Protocoll die Art der Wegnahme des Schiffes und die Bemühungen des Capitains es zu vermeiden bey der Fregatte mit seinen Schiffspapieren an Bord zu kommen, angeführt waren: „dafs der Capitain, da er am Ende genöthiget gewesen, bey der Drohung auf ihn zu feuern, sich zu fügen, und nachdem er an Bord gekommen sey, erklärt habe: „dafs, wie er bemühet gewe-„sen wäre, an der Seite des Schiffes heraufzukommen, „die Büchse, welche seine Musterrolle, sein Patent „und seinen Pafs enthalten habe, aus seiner Tasche in „die See gefallen wäre und dafs er blofs seine Connois-„semente vorgezeigt hätte, aus welchen es erhellt „habe, dafs das Schiff, von einem Venetianer com-„mandirt, mit einer Ladung Seide, Rosinen, Oehl „u. s. w. beladen von Venedig versegelt sey, für Rech-„nung verschiedener Personen zu Venedig, consignirt „an verschiedene Personen in London, dafs, da diese „Güter nach einem feindlichen Lande gingen und da „der Verlust der Papiere des Schiffes Verdacht erregt „habe, das Schiff angehalten und in Algesiras einge-„bracht worden.“ Die Sentenz besagte darauf: dafs, nachdem diese Umstände in Ueberlegung genommen worden, so habe man Schiff und Ladung für eine gute Prise erklärt und dem Kaper adjudicirt.

Die rechtliche Frage bey diesem Falle war, ob obige Sentenz conclusiv sey, die Anzeige als falsch darzustellen? In dem Laufe der Verhandlung bezog man sich oft auf das französische Reglement von 1778 und auf das, bey der Wegnahme abgehaltene Protocoll, welches aber nicht bey der Verhandlung der Sache durch irgend einen Beweis unterstützt wurde, noch in den Acten erwähnt war. In besagtem Protocoll war ausdrücklich enthalten, dafs, weil das Schiff nach einem feindlichen Lande ginge, und der Verlust der Papiere des Schiffes, indem sie in See gefallen waren, Verdacht erregte, das Schiff in Folge des 5ten Artikels des Reglements vom 26sten July 1778, neutrale Schiffe betreffend, angehalten wurde. Von Seiten der Versicherten wurde bey diesem Falle behauptet, dafs die Condemnation auf keine Weise auf irgend einen Beweis, dafs das Eigenthum nicht neutral sey, gegründet wäre, sondern blofs auf die Auctorität des Reglements, weil die Papiere in See geworfen wären. Wenn dies absichtlich geschehen sey; so wäre dies ein Betrug oder eine Baratterie von Seiten des Capitains, welches eine von den Gefahren sey, wofür der Assecuradeur gezeichnet hätte; allein es sey kein Beweis von feindlichem Eigenthume. Für den Beklagten behauptete man, dafs, obgleich die Sentenz nicht

wörtlich erklärte, dafs Schiff und Ladung als feindliches Eigenthum condemnirt wären, welches nicht die Praxis in Frankreich sey; so erhellte es doch aus nothwendigen Folgerungen, dafs dieses der Fall gewesen sey, und dafs das Ueberbordwerfen von Papieren blofs ein Beweis dieser Thatsache sey. Herr Buller war der Meinung, dafs, so wie der Fall in den Acten enthalten sey, ohne das Protocoll der Wegnahme, man die Sentenz dahin auslegen müsse, dafs die Condemnation erfolgte, weil das Eigenthum für feindlich gehalten worden sey. Man schlug dem Beklagten vor, dafs er einwilligen mögte, dafs das zu spät beygebrachte Protocoll der Wegnahme als ein Pars actorum mögte angesehen werden, wodurch die Zweydeutigkeit des Urtheils würde aufgeklärt werden, indem dasselbe beweisen würde, dafs das Reglement der Grund der Wegnahme gewesen sey. Allein der Beklagte wollte das nicht zulassen. Der Lord Mansfield war der Meinung, dafs man immerhin doch noch den Fall nach der Gerechtigkeit entscheiden könnte, und zwar der Unbestreitbarkeit des Urtheils wegen, welches nicht ein Wort von feindlichem Eigenthume enthielte; dafs es klar sey, dafs die französische Admiralität beabsichtiget hätte, in Betref des Ueberbordwerfens zu entscheiden, und

dafs das Protocoll als ein Pars actorum müfste betrachtet werden, und dafs die Sentenz ohne dasselbe bey der Verhandlung nicht hätte müssen verlesen werden. — Es wurde hierauf von dem Advocaten des Beklagten angeführt, dafs es gefährlich seyn würde, die Sentenzen eines fremden Admiralitätsgerichtes zu zergliedern, die gewöhnlich unformeller Weise abgefafst wären, und dafs die Folge dieser Entscheidung die seyn würde, dafs in allen Fällen dieser Art Controversen über die rationes decidendi bey den auswärtigen Entscheidungen seyn würden. Lord Mansfield sagte darauf: „dafs dieser vermutheten Unbequemlichkeit gänzlich vorgebeugt werden würde, wenn die fremden Gerichte in ihren Entscheidungen sagen wollten: condemnirt als feindliches Eigenthum.“ Die Richter Herr Willer und Herr Ashhurst waren mit Lord Mansfield gleicher Meinung. Das Urtheil war demnach zu Gunsten des Klägers. Herr Buller blieb indefs bey seiner Meinung bey Abgebung des Urtheils.

SECHSZEHNTER ABSCHNITT.

Ueber das Neutralisiren.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Neutralisiren heiſst, wenn neutrale Personen in Kriegszeiten Eigenthum, welches Personen der kriegführenden Staaten zugehört, für das Ihrige ausgeben und documentiren.

Um neue Canäle mit Vortheil zu befahren, wagen die Neutralen oft nicht sich allein einzuschiffen, sondern nehmen unter ihrem Schutze alte Bekannte dieser Gewässer mit, die des Krieges wegen solche unter ihrer eigenthümlichen Gestalt nicht beschiffen dürfen. Dies ist indeſs, so lange der Satz nicht gilt, freyes Schiff, freyes Gut, unerlaubt und zu verabscheuen, weil früh oder spät diese Handlungen Kriege erzeugen und nur durch Meineide geschehen können.

Eine besondere Art von Neutralisiren findet Statt, wenn die sparsamen Holländer oder andere Kriegführende Eigenthum als neutral documentiren, ohne irgend eine Auctorisation von einem Neutralen zu haben. Sie pflegen gewöhnlich, wenn diese Kriegslist mifslingt, von Freunden und Feinden gleich stark mitgenommen zu werden.

Dieser Gegenstand kann natürlich in diesem Werke nur in so ferne berührt werden, als man annehmen kann, dafs in vielen Fällen Neutrale unschuldiger Weise in den Gerichten für Neutralisadeure gehalten werden. Es ist nützlich, ihnen zu zeigen, durch welche gegen sie zu entstehende Verdachtsgründe und Unvorsichtigkeiten sie sich der Gefahr aussetzen können, das Ihrige in dieser Hinsicht zu verlieren. Es ist zugleich nützlich für diejenigen, welche gegen das Völkerrecht, ihre Unterthanspflichten und das wahre Interesse ihrer Mitbürger geneigt sind, sich das Neutralisiren zu Schulden kommen zu lassen — dafs man ihnen beweiset, wie sehr sie ihr wahres Eigenthum, ihre Schiffe, ihre Frachten und ihre wahren Güter durch solche Handlungen gefährden können.

Sir W. Scott hat die Grundsätze der englischen Admiralität am strengsten in dem Falle des dänischen

Ostindienfahrers Odin, der mit seiner Ladung auf L 150,000 Sterling geschätzt wurde, aufgestellt.

Die erste Bemerkung, sagte er, *) welche von Seiten der Captoren gemacht wurde, besteht darin, daſs, man mögte vermuthen können, was man wolle, auf jeden Fall die Papiere in Ordnung seyn würden, und das ist wahr: denn selbst die Absicht bey dem Betruge (wenn ein Betrug existirt) ist, durch die Regelmäſsigkeit der Papiere zu betrügen. Sie sind der nothwendige Apparatus und die Machinerie eines solchen Falles, und daher ist es keinesweges genug zu sagen: unsere Papiere sind in Ordnung. Wie, fragt man, halten sie Papiere für nichts? Werden wir ein neues Völkerrecht erhalten, nach welchem regelmäſsige Documente zu nichts helfen? Gewiſs nicht! Solche gehörig bewahrheitete und durch Gründe unterstützte Papiere, sind starke prima facie Beweisthümer bey jedem Falle, und sind, wenn nichts dagegen opponirt wird, entscheidende Beweisthümer. Aber wenn Umstände und Thatsachen bey einem Falle sich ergeben, welche mit Recht zu der Conclusion führen, daſs diese Papiere, obgleich der Form nach selbst durch Eide erhärtet, dessenungeachtet falsch sind,

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. .

so würde es lächerlich seyn, behaupten zu wollen, daſs das Gericht an dieselben gebunden sey. Es ist ein unsinniger Einfall, daſs irgend ein Gericht an bloſse Eide gebunden sey; nur wenn diese Schwüre Glauben verdienen, so wird dadurch die Sentenz bestimmt. Ohne Zweifel wird ein Admiralitätsgericht mit aller erforderlichen Behutsamkeit zu Werke schreiten, wenn es gegen regelmäſsige Papiere, die regelmäſsig unterstützt werden, entscheidet. Aber wenn die Papiere dies sagen, und die Thatsachen des Falles jenes; so muſs das Gericht strenge Beurtheilskraft anwenden, und zu Folge der allgemeinen Regel von Beweisen, den Vorschriften derselben gemäſs, entscheiden.

Die erste Frage, welche bey regelmäſsigen Papieren entspringt, ist: ob sie durch den Eid des Capitains gehörig unterstützt werden? Denn er ist die Person, von der man erwarten darf, daſs sie die Transaction bewahrheiten wird. Unglücklicher Weise ist bey dem gegenwärtigen Falle eine Präliminair-Frage auszumachen, nämlich diese: wer ist der Capitain? — —

Wenn die Transaction aufrichtig ist, so erwartet man eine klare und gewisse Explication, um so mehr, da die Personen an dem Orte sind, die solche geben

können. Es ist häufig das Schicksal dieses Gerichtes, daſs mit Schwierigkeiten überladene Fälle von demselben zu entscheiden sind, welche nur mit Mühe entfernt werden können, weil die Personen, von welchen man bloſs Auskunft erhalten kann, in entfernten Weltgegenden leben. Es geschieht bisweilen, (wie zur groſsen Zufriedenheit des Gerichtes in dem americanischen Falle des Schiffes Providence,) daſs die Parthey im Gerichte anwesend ist, und mit der Schnelligkeit, welche allen Verdacht zu Boden schlägt, volle Aufklärung giebt, sobald nur Einwürfe gemacht werden. —

Der Probierstein, den man aufgestellt hat, ist vollkommen richtig. Man zeige authentische Documente, die mit der Transaction, als einer aufrichtigen Transaction, nicht bestehen können, und sie ist dadurch über den Haufen geworfen. Zwanzig ächte Papiere mögen producirt werden können, die Transaction mag seyn wie sie will; aber es ist unmöglich, daſs ein einziges contradictorisches Document sich auffinden läſst, welches von den Partheien selbst kommt, und daſs die Transaction dennoch getreu seyn könnte. Ein Document dieser Art reducirt die Materie ad absurdum et impossibile. Die Bilanz steht demnach so: Alle andere Papiere mögen ächt und die

Transaction doch falsch seyn; aber dieses Papier kann durch keine Möglichkeit hier seyn, wenn die Transaction anders als falsch ist.

Bey dem Falle des Schiffes Jouffrouv Elbrecht, Capitain Meintes, sagte Sir W. Scott:

Dies Schiff ist für Herrn N. N. aus Embden *) reclamirt, der kein novus hospes in diesem Gerichtshofe ist. Er ist schon bey vorhergehenden Fällen erschienen, und, wenn ich mich recht besinne, bey dem Falle der jungen Helena, wo er schwur, das Schiff sey sein Eigenthum, da es durch die Aussagen bewiesen ward, daſs es fortdaurend das Eigenthum des vorigen holländischen Rheders geblieben.

Die Folge dieser Erfahrung von unserer Seite wird aber nicht die seyn, ihm die Thüre zu verschlieſsen, da jede Sache für sich allein nach ihren eigenen Beweisthümern hauptsächlich untersucht werden muſs. Aber zu gleicher Zeit würde es doch unrecht seyn, technische Regeln gegen die Regeln der allgemeinen Justiz und Vernunft aufzustellen und ihn als eine Person zu betrachten, deren Reclam in diesem Gerichte nicht eine besonders genaue Nachforschung erfordere.

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 154.

In der Sache des Schiffes Welvaart, Capitain Cornelis sagte Sir W. Scott bey der Entscheidung: *)

Es giebt kein allgemeineres, kein festeres Princip, als dies, dafs der eine Socius durch den Betrug des anderen mitafficirt wird. In diesem Falle war die Führung des Schiffes dem Capitain anvertraut, der zugleich auch ein Mitrheder ist. Er engagirte sich, das Eigenthum des Feindes gegen Captur zu verbergen. Soll ein solcher Mann die Nachsicht eines ferneren Beweises erhalten; ein Mann, der so mit falschen Papieren versehen ist? Das ist eine unvernünftige Forderung. Ich kann darüber gar nicht zweifelhaft seyn. Es würde jedem Grundsatze einer vernünftigen Gerechtigkeit entgegen seyn, wenn ich dieselbe zugestände.

In dem Falle des Schiffes Calypso, Capitain Speck,**) sagte Sir William Scott, bey der Entscheidung den 9ten August 1799: Was die Papiere in diesem Falle betrift, so sind sie auf keine Weise authentisirt (authenticated). Der Pafs ist nicht derjenige, den der

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 149.

**) Dieses Schiff, welches für Einwohner von St. Thomas mit der Ladung reclamirt wurde, war auf einer Reise von Cajenne, angeblich nach Hamburg genommen. Robinsons Reports 2ter Band Pag. 154.

Capitain beschreibt. Er sagt davon: „derselbe sey auf „seinen Eid erhalten;“ das Instrument sagt dies aber nicht. Es erhellt aus demselben, daſs es auf den Eid von N. und N. N. ertheilt worden ist — daher sind die Papiere auf keine Weise von dem Capitain gehörig verificiret. *) Wenn sie es auch wären; so würde es nicht zu viel seyn zu sagen, daſs dieser Beweis keiner Transaction auf irgend eine Art wirksame Hülfe leisten könnte; denn ich habe nicht weit zurückzugehen um zu finden, daſs der Capitain einen directen Meineid in Betref seiner vorigen Führung der Angelegenheiten des Schiffes sich hat zu Schulden kommen lassen. Was das neuliche Verdienst, welches man für ihn in Betref seiner Offenheit geltend zu machen bemüht gewesen ist, betrift; so kann ich ihm dafür nur wenig Credit, in Rücksicht der Umstände, unter welchen seine Offenheit Statt fand, geben. Wenn wir ihn im Aug. 1798 mit Meineid befleckt finden, so ist es weder moralisch noch legal richtig, ihm im Januar 1799 reine unbescholtene Rechtschaffenheit zuzutrauen,

*) Der Capitain hatte ein Recht dafür zu halten, daſs der Paſs auf seinen Eid ertheilt sey, da nach unseren Gesetzen sowohl der Capitain als der Rheder bey der Paſs-Impetrirung Eide zu leisten haben.

um die Glaubhaftigkeit eines Menschen zu bestimmen. Da der Capitain discreditirt und die Papiere unverificirt sind; so würde dieser Fall, aufs Beste ausgelegt, ein Fall für fernern Beweis in Betr. des Schiffes seyn, wenn man solches nach den allein auf dasselbe anwendbaren Beweisen und unabhängig von irgend einer Connexion mit der Ladung betrachten wollte. Allein ich denke nicht, daſs das Gericht auf diese Ansicht der Transaction beschränkt ist, ohne die Umstände, welche auf die Ladung Bezug haben, in Betrachtung zu ziehen, da solche mit dem Character und den Beschäftigungen des Schiffes connectirt sind. Der Gebrauch und die Occupation eines Schiffes sind auſserordentlich geeignet in Betrachtung gezogen zu werden; denn wenn das Ganze der Res gesta zeiget, daſs die Partheyen beständig und während der ganzen Transaction das Schiff zu betrügerischen Absichten anwandten; so muſs es sehr wesentlich ihren Anspruch auf ferneren Beweis in Hinsicht des Eigenthums des Schiffes afficiren. Man hat gesagt, daſs zu Folge des Gesetzes dieses Gerichtes falsche Papiere nicht nothwendig zur Condemnation führen würden, wenn der Eigenthumsbeweis klar sey, und daſs Papiere, welche bloſs in Hinsicht der Destination falsch wären, nicht der Restitution, zu Folge der Praxis der Admiralität

dieses Landes, im Wege stehen würden. Es ist gleichfalls gesagt, und mit Wahrheit gesagt, „dafs die Beweise in Hinsicht der Ladung nicht im Allgemeinen das Schiff afficiren, da es sich häufig eräugnen kann, dafs die Eigenthümer der Ladung aus Gewinnsucht falsche Papiere ohne Kenntnisse und Einwilligung der Schiffsrheder an Bord practisiren können. Allein der Fall ist verschieden, wenn Schiff und Ladung derselben Person angehören. Obgleich ich nicht sagen will, dafs falsche Papiere selbst in einem solchen Falle nothwendig zur Condemnation des Schiffes führen würden. Allein wenn der Fall ein Fall für ferneren Beweis wäre; so würden falsche Papiere, die von einem und demselben Eigenthümer von Schiff und Ladung an Bord geschaft wären, sehr wesentlich den Reclam, in Hinsicht der Nachsicht ferneren Beweis beybringen zu dürfen, afficiren. Was ist dieses Schiff gewohnt gewesen zu thun? Was die Beschäftigung desselben betrift, so wird man nicht läugnen können, dafs dieselbe durch und durch betrügerisch gewesen ist. In dem ersten Theile der Geschichte dieses Schiffes finden wir, dafs es von St. Thomas, dem Anscheine nach, auf Surinam versegelte, in der That aber in Cajenne einlief. *)

*) Man gab vor von Seiten der Reclamanten, dafs ein Ein-

Der Hauptrheder Herr B. war am Bord, und das Einlaufen geschah, wie es aus mehreren Umständen evident ist, durch seine Concurrenz und Zustimmung. Von Cajenne ging das Schiff angeblich auf Hamburg ab, lief aber in Rochelle ein. Herr N. N. war immer noch am Bord und disponirte über die Ladung.

Es erhellt nirgends, dafs Herr N. N. nach Hamburg ging oder irgend eine Verbindung mit diesem Orte hatte, aufser was der Capitain darüber sagt; dafs er diesmal nach Paris ging, ist gewifs und es erhellt, dafs er eine Certepartie für dieses Schiff eingegangen ist, um damit nach Cajenne und nach Frankreich zurückzugehen; während er indefs beeidigte, „dafs das Schiff nach St. Thomas bestimmt sey." Welches die Reservationes mentales sind, wodurch Personen von einiger Erziehung oder einigem Credit solche Eide zu schwören veranlafst werden, das habe ich noch zu lernen. Allein die Sache ist diese, sie beeidigten, dafs die Destination nach St. Thomas sey, zur Zeit da das Schiff in Folge eines Contractes versegelte, welcher dasselbe verpflichtete, nach Cajenne und von da zu-

laufen durch einen Aufstand der Schiffsmannschaft, die nicht hätte nach Surinam wollen, wäre erzwungen worden.

rück nach Frankreich zu gehen. Es sind zugleich so künstlich abgefaſste, Betrug beabsichtigende Instructionen an Bord gesandt, daſs man sie nicht geschickter hätte aufsetzen können. Andere mögen noch so viel Genie oder Talente zum Betruge haben; so glaube ich doch, daſs sie keinen Betrug künstlicher fabriciren können, als es in diesen Instructionen geschehen ist. Diese Instructionen verfehlten nicht ihre Wirkungen. Das Schiff wurde von einer englischen Fregatte angehalten, aber wieder freygelassen. Dergestalt documentirt ging das Schiff, angeblich von der französischen Regierung gezwungen, wieder nach Cajenne, allein in der That deswegen, weil es die wahre und Original-Destination des Schiffes war. Die ausgehende Ladung wird daselbst verkauft und eine Retour-Ladung eingenommen, in den Connoissementen als das Eigenthum von N. und N. N. documentirt, obgleich es nachmals aus verheimlichten Papieren erhellte, die erst ex post produciret sind, daſs der gröſseste Theil davon einer Anzahl französischer Kaufleute angehörte, und daſs nur in der That ein kleiner Theil diesen Reclamanten angehöre. Jetzt sagt man nun, daſs alle diese Papiere müſsten zusammengenommen werden und man hat darauf bestanden, als auf eine billige Regel, daſs bey Fällen, wo einige Papiere

sogleich producirt und andere zurückgehalten werden, man supponiren müfste, dafs die nicht producirten Papiere den wahren und genauen Maafsstab der Antheile an das Eigenthum enthalten. Ich räume ein, dafs alle Papiere müssen zusammengenommen werden; allein ich kann nicht so weit gehen, zuzulassen, dafs man von verheimlichten Papieren nothwendig annehmen müfste, sie enthalten die Wahrheit, weil, wenn eine solche Regel als ein Princip dieses Gerichtes etablirt würde, es zu unendlichen Betrügereien führen könnte und es zu der leichtesten Sache in der Welt machen würde, bey jedem Falle das Haupteigenthum dadurch zu beschützen, dafs man einen Theil in Folge der angeblichen Entdeckung, die in den verheimlichten Papieren enthalten wäre, aufgebe. Eine vernünftigere Regel würde diese seyn, dafs, wenn man eingesteht, dafs eine Parthei von Papieren falsch ist und die andere Parthei aus denselben Händen kommt, das Ganze als in einen Zustand von Ungewifsheit und Zweifel geworfen zu erachten sey. Man hat gesagt, dafs N. N. mit diesem Theile der Transaction unbekannt sey; allein ich glaube, dafs man dies nicht deduciren kann. Er wufste die Art und Weise, wie diese Reise begann. Er war die Person, welche das Schiff mit betrügerischen Papieren und unter einem

falschen Eide aussandte, und der Schluſs ist nicht sehr natürlich, daſs er nicht gewuſst haben sollte, wie die Retour-Ladung einzunehmen sey. Es würde groſse Nachsicht erfordern, anzunehmen, daſs N. et Co. durchaus auch nicht mit dem Plan bekannt wären. Ich habe schon auf einige Papiere hingewiesen, welche beweisen, daſs sie sehr genau mit dem Betruge vereiniget sind. Allein wenn dem nicht so wäre, so muſs ich dennoch der angenommenen Regel adhäriren (ohne welche die gröſsesten Betrügereien zum Hohn dieses Gerichtes würden verübt werden) daſs, wo Personen ihr Eigenthum in die Hände ihrer Compagnons oder Agenten geben, wie in diesem Falle an den Agenten, sie die Folgen ihrer Handlungen, in so ferne sie das Eigenthum, welches sie ihnen anvertraut haben betreffen, müssen über sich kommen lassen. Wenn sie das Schiff, wie hier der Fall ist, solchen Händen anvertrauen und ihnen erlauben, es zu employiren, wie es ihnen gefällt; so sind sie, sie mögen nun unmittelbar um ihr Thun und Treiben wissen oder nicht, in den Augen des Gesetzes dafür verantwortlich, und zwar in dem Grade, daſs dadurch über ihr Eigenthum disponirt wird. Indem ich nun auf das Ganze dieser Transac-

tion hinblicke, so frage ich: ist dies ein Fall, den ich, zu Folge der Grundsätze, nach welchen dieses Gericht verfährt, zum fernern Beweise hinzeigen kann? Ich bin vollkommen der Meinung, daſs es kein solcher Fall ist. — — — Der Grund, in Folge dessen ich dieses Eigenthum condemnire, ist der grobe Faden des Betruges, der durch jeden Theil der Transaction geht und den ganzen Fall selbst bey der Neutralität des Eigenthums contaminirt.

In dem Falle betreffend das preuſsische Schiff Rosalie et Betty, *) Capitain Gebhardt, äuſserte sich Sir W. Scott über diesen Gegenstand wie folget:

Bey Untersuchung dieses Falles, hat man mir gesagt, müſste ich ohne irgend ein Vorurtheil gegen die Partheyen in Betref von Dingen, die bey anderen Fällen sich eräugneten, anfangen; daſs ich auf vorhergehende Umstände keine Rücksicht nehmen, sondern daſs ich jeden Fall für einen reinen Fall halten müſste, bis der Betrug wirklich sich ergebe. Dies ist ohne Zweifel im allgemeinen Sinne die Pflicht aller derjenigen, die in einer richterlichen Lage sind; allein zu gleicher Zeit haben sie ihre Augen nicht gegen dasjenige zuzuschlieſsen, welches gewöhnlich in der Welt

*) Robinson's Reports 2ter Band Pag. 343.

vorgeht; gegen das in die Augen springende System feindliches Eigenthum zu couvriren, das, je länger der Krieg dauert, notorischer Weise desto künstlicher wird. Höhere Preise werden für dieses Geheimniſs und diesen entehrenden Dienst gegeben, und gröſsere Betrügereien werden nothwendiger. Alte Methoden werden, so bald man sie unwirksam findet, aufgegeben, und neue Auskunftsmittel werden ersonnen, um die ungeſunden Theile den Augen dieses Gerichtes desto besser zu verbergen. Diese Thatsachen nicht als Gegenstände, die gewöhnlich vorkommen und mit denen man familiair wird, zu kennen, würde heiſsen, die allgemeine Natur der Gegenstände, über welche dieses Gericht zu entscheiden hat, nicht kennen, wenn ich es auch gar nicht einmal berühren will, daſs es auch heiſsen kann, nicht Recht sprechen können. Selbst die Natur dieser Art von Untersuchung führet auf etwas dem Aehnlichen; denn die Untersuchung dienet dazu, zu sehen, ob das Eigenthum bona fide denjenigen angehöre, die den Angaben nach als die Eigenthümer dargestellet werden. Es ist daher eine Untersuchung, welche in limine einige Zweifel in sich schlieſset. Kein vernünftiger Mensch wird sagen, daſs das Gericht auf Fälle, bey welchen kein specieller Grund, Betrug vermuthen zu müssen, existirt, und

auf solche bey welchen der Feind notorischer Weise dazu als zu dem einzigen Mittel, sein Eigenthum zu Hause zu erhalten, getrieben ist, auf gleiche Weise hinblicken müfste, wenn es bekannt ist, dafs solche Kunstgriffe nicht selten ausgeübt werden, und vorzüglich wenn die Personen, welche als Reclamanten erscheinen, der Erfahrung des Gerichtes zu Folge, als solche erkannt worden sind, die sich in einen solchen Handel eingelassen haben und die nicht mit den allgemeinen Empfehlungen, welche der Beobachtung einer reinen und untadelhaften Neutralität gebühret, vor Gericht stehen. Ich bin besorgt, dafs diejenigen, welche dieses Gericht besuchen, diese Bemerkungen auf den Reclamanten des Schiffes anwenden werden. Der Reclamant der Ladung ist nie, so viel ich weifs, in diesem Gerichte bey irgend einer andern Gelegenheit erschienen. Ich sage nicht, dafs das Betragen des Rheders des Schiffes im Allgemeinen die Ladung afficiren wird; allein wenn die Partheyen mit einander durch eine intime Connection und in einer Cooperation von Maafsregeln, die das Gericht nicht anders als mit Mifsbilligung sehen kann, erscheinen; so mufs eine solche Concurrenz durchaus einen Grund zu einer ungünstigen Aufnahme der Sache einer Parthey legen, die auf eine solche Weise in diese Transaction verflochten ist.

In derselben Entscheidung sagte der Richter über die hamburger Ladung:

Was diese betrifft, wenn ich sehe, daſs die ausgehende Ladung nach einem französischen Etablissement gebracht und daselbst an Herrn N. abgeliefert wurde, der daselbst jedem betrüglichen Handel dieser Art zur Hand geht, und dies mit sehr vieler Geschicklichkeit, wenn ich alle Umstände die bey der ganzen Transaction sich auf die Besorgung der Geschäfte durch Franzosen beziehen, zusammennehme: so kann ich nicht denken, daſs dieselbe ganz mit französischem Interesse unconnectirt ist. In welchem Grade das Eigenthum hier gemischt sey, kann ich nicht sagen; allein es ist mein Trost zu denken, daſs es für mich nicht nöthig ist diesen Grad zu bestimmen. Denn wenn der Kaufmann in Hamburg irgend ein Eigenthum in der Ladung besizt, wenn er in irgend einem Grade sein Interesse daran mit dem Interesse des Feindes vermengt hat — so wird ein solches Betragen seinen eigenen Antheil afficiren. Wenn die Neutralen ihre Reclame nicht aufrichtig und freimüthig vor dieses Gericht bringen wollen; sondern zu Künsten ihre Zuflucht nehmen, um das Eigenthum der Feinde zu couvriren und zu beschützen; so ist es eine Regel

des Völkerrechtes, dafs die Beweise, die sie vorbringen, conclusiv seyn sollen. Ich werde diesen Fall daher nicht affirmative dahin entscheiden, dafs Schiff und Ladung erwiesenermafsen dem Feinde zugehören, sondern aus dem Grunde entscheiden, weil es nicht erwiesen ist, dafs das Eigenthum desselben den Personen zugehöre, die dasselbe in diesem Gerichte reclamirten, und dafs, wenn es ihr Eigenthum ist, sie es mit solchen Umständen bekleidet haben, welche mit Recht sie von der Wohlthat ausschliefsen, ferneren Beweis einbringen zu dürfen. Ich wünschte, dafs die Neutralen es lernten, dafs, wenn sie sich ihrer Neutralitätsrechte bedienen wollen, sie sich als solche betragen müssen. Es wird dann die Pflicht dieses Gerichtes und es wird der Ehrgeitz desselben seyn, seine äufserste Wachsamkeit anzustrengen, ihnen die Wohlthaten ihrer Neutralität zufliefsen zu lassen. Allein im Gegentheil, wenn sie ihrem Rechte durch ein Gewand von Praevarication und Falschheit die Glaubwürdigkeit nehmen, wer ist dann wegen der Ungemächlichkeit, die für sie erfolgen mag, zu tadeln? Die Regel dieses Gerichtes ist, und sie ist sicher mit so vieler Mäfsigkeit als die Materie zulassen will abgefafst, dafs, wenn ihre Beweise obgleich entehrt durch solche unreine Mischung, dessen-

ungeachtet hinreichend sind, die Wahrheit ihres Reclams zu etabliren, so ist es gut: allein wenn sie dazu nicht hinreichen (und es kann schwerlich anders ausfallen) so sollen sie nicht die Nachsicht geniefsen, dafs man ihnen Gelegenheit giebt, Beweise aus Quellen abzuleiten, die man verdorben gefunden hat.

In dem Falle des Schiffes Eenrom, Capitain Fronier, behauptete Sir William Scott: dafs Eigenthum, welches einem Holländer in Batavia gehörte, sich unter der Ladung befinde, ohne dafs dies in den Schiffspapieren angezeigt sey.

Nach den Regeln des strengen Rechtes, sagte er, wird jeder Supercargo seinen Auftragsgeber verbindlich machen, und obgleich an Oertern, wo die Gesetze mit grofser Nachsicht gehandhabt werden, Fälle eintreten mögen, wo das Gericht den Rheder nicht implicirt erachten mag; so hat z. B. in einigen Fällen, wo es erhellte, dafs die Supercargos kleine Pacotillen gegen die Ordres ihrer Auftragsgeber eingenommen haben, das Gericht es für zu hart gehalten, das Interesse der Rheder, die eigentlich nach dem strengen Rechte verantwortlich waren, hineinzuziehen. Der Vorliegende ist kein Fall, der zu einer solchen Nachsicht berechtiget. Dies ist nicht der Fall, wo ein kleiner Theil der Ladung aus falschem Mitleiden gegen

andere oder aus corrumpirten Rücksichten der Habsucht eingenommen ist. Wenn überhaupt ein Betrug in diesem Falle Statt fand; so geschah es, um sich überlegter Weise in den Krieg zu mischen, das Eigenthum des Feindes, den Betrag einer halben kostbaren Ladung zu masquiren, und es den Rechten des Kriegführenden zu entziehen. Dies ist nicht der Fall eines gewöhnlichen Supercargos. Die delegirte Person ist mit vollkommener Befugnifs bekleidet und wenn sie ihre so unumschränkte Gewalt gemifsbraucht hat, so müssen die Rheder auf sie zurückgehen, um Ersatz zu suchen.

Die natürliche Folge eines solchen Verfahrens kann nur Confiscation seyn, denn es ist eine Regel dieses Gerichtes, die ich immer befolgen werde, bis ich durch das Appellationsgericht besser unterrichtet bin, dafs, wenn der Neutrale ein solches Gewebe von Betrug zu weben für gut findet, dieses Gericht nicht die Mühe übernehmen mufs, die Fäden für ihn auseinander zu pflücken, um die gesunden von den ungesunden zu trennen. Wenn er auf Betrug ertappt wird, so mufs er in toto dafür büfsen. Wahrlich man kann keinem Neutralen es zugestehen, sagen zu dürfen: „Ich habe mich bemüht, das Ganze zu beschützen;

allein dieser Theil ist wirklich mein wahres Eigenthum, nehmt den Rest und gebt mir dies zurück!“

Wenn er sich mit andern Personen in betrügerische Verbindungen einläſst; so müssen sie mit einander stehen oder fallen.

Dem gemäſs äuſserten sich in dem Falle des Schiffes Graf Bernstorff, Capitain Bonge, *) die Lords of Appeal in Hinsicht der reclamirten Waaren den 29sten July 1801, indem sie sagten, daſs es nach Papieren, die in dem Schiffe Nancy, Capitain Knutsen, gefunden wären, klar und unleugbar sey, daſs ein Holländer einigen Antheil an dem Eigenthum habe, obgleich der bestimmte Antheil davon nicht erhelle; daſs eine solche betrügerische Underdrückung und Verheimlichung seines Interesses Statt gefunden habe, welches die dabey implicirte Parthey entweder durch ihre eigenen Handlungen oder durch die Handlungen ihrer Agenten davon ausschlieſsen müſste, über ihr bey dieser Transaction engagirtes Eigenthum ferneren Beweis geben zu dürfen.

Bey einer Verhandlung von den Lords of Appeal redete einst der Advocat Stephen über diesen Gegenstand die Lords mit diesen Worten an:

*) Robinson's Reports 3ter Band Pag. 111.

„Ew. Herrlichkeit! Indem Sie einen Fall von N. oder von irgend einem Ihrer alten Bekannten aus Guadeloupe untersuchen; so ist es als wenn Sie sich zu einer Exhibition des Herrn Brislaws hinsetzen. Es ist ausgemacht gewiſs, daſs eine Täuschung gegen Sie ausgeübt wird, und die bloſse Frage ist: ob der Taschenspieler es mit Effect thut — allein im vorliegenden Falle hoffe ich, daſs Ew. Herrlichkeit finden werden, daſs es ein stümperhafter Betrug ist."

Unter den Vorsichtsmaaſsregeln, keinen Verdacht der Neutralisation auf sich zu laden, ist eine der wichtigsten diese, daſs man vorzüglich bey Colonialreisen keine alte Fustagen gebrauche, auf welchen alte Marken und Nummern enthalten sind. Die Captoren sind sehr aufmerksam darauf und bestreben sich immer, in den Gerichten solche für Contremarken für die wahren Eigenthümer auszugeben. In mehreren Verhandlungen bin ich auf Discussionen über diesen Gegenstand gestoſsen.

In dem Falle des americanischen Schiffes Bernon critisirte Sir William Scott ein Certificat des americanischen Consuls in Bourdeaux mit folgenden Worten: *)

Männer in Geschäften müssen selbst die Pflichten

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 141.

ihres Amtes achten, wenn sie wollen, daſs es sie zu der Achtung anderer berechtigen soll. Es hat sich in einigen Fallen ergeben, daſs Herr — nicht immer sehr genau in der Anwendung dieser wichtigen Wahrheit gewesen ist.

Und in dem Falle der Vigilantia sagte er über ein Certificat des Magistrats von Embden: *)

Ich werde einige Schwierigkeit finden, um mich über dieses Papier mit Schicklichkeit auszudrücken. Es ist ein Certificat über die nationelle Wohnhaftikeit des Capitains unter dem Siegel des Magistrats von Embden. Wenn ich nun mit aller der Achtung zu sprechen beabsichtige, die man Personen in öffentlichen Bedienungen schuldig ist, so muſs ich der Bemerkung beipflichten, daſs, wo ein Magistrat bloſs certificirt, daſs eine andere Person formeller Weise vor ihm erschienen, und eine solche Darstellung irgend eines Factums demselben ertheilt, das Falsche dieser Darstellung nicht dem Magistrate vorzuwerfen sey, der ein solches Certificat ertheilt hat. Aber auf der andern Seite laſst uns nun betrachten, was das Certificat enthält. Der Magistrat certificirt darin, „daſs besagter Jan Gerritz ihr Miteinwohner sey,

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 125.

indem er eine Wohnung an dem Orte gehäuert habe," und sie erklären, „dafs sie dieses auf das Gesuch des besagten Jan Gerritz certificiren." Aber er selbst schwört ausdrücklich, „dafs er gar keine Bekanntschaft mit irgend einem Theile der preufsischen Länder habe, und nie in seinem Leben zu Embden gewesen sey." *)

Auf was für eine Art oder auf welche Weise man sich nun dies Certificat verschafft habe; ob dadurch, dafs man den Magistrat getäuscht, oder durch irgend einen Mangel an Aufmerksamkeit von Seiten des Magistrats selbst, darüber kann ich unmöglich etwas muthmafsen. Ich mufs indefs noch hinzufügen, dafs unangenehme Dinge dieser Art wahrscheinlich unangenehme Folgen für die Einwohner dieses Orts haben können, wenn es nicht von solchen verhindert wird,

*) Es ist offenbar nichts Unschickliches in dem Certificat. Sir William Scott kann ja nicht läugnen, dafs der Schiffer keine Wohnung in Embden in Miethe hatte, und auf dies Factum geht ja nur der Attest des Magistrats. Warum konnte der Magistrat nicht sagen: „auf Anhalten des Schiffers?" Hätte nicht der Schiffer durch ein schriftliches Gesuch darum anhalten können? und wird dies in Embden bey Gesuchen an den Magistrat nicht eben so nothwendig seyn, wie an anderen Oertern?

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Obgleich sie in den Drangsalen des Revolutionskrieges mehrmals gezwungen waren, zu der Hülfe der Neutralisation ihre Zuflucht zu nehmen, und obgleich solche Neutralisationen oft *) mit Geheiſs der Regierung geschahen: so ist ihnen die Neutralisation doch eben so verhaſst wie den Engländern, und ihre Grundsätze welche fremde Neutralisationen betreffen, sind fast strenger wie die Grundsätze ihrer Feinde.

Wie argwöhnisch sie über diesen Punct sind, davon hat einer meiner achtungswürdigsten Mitbürger eine traurige Erfahrung gemacht. Er hatte mit dem ihm zugehörigen Schiffe Wilhelmsburg, Capitain Jens Boysen, im Jahre 1797 eine Expedition von hier nach Suriname gemacht. Für seine Ehrlichkeit bey derselben würde die ganze Stadt Altona einen Glaubenseid ablegen können. Auf der Rückreise wurde sein Schiff von den Engländern nach Martinique aufgebracht, und derjenige Theil der Ladung, welcher auf Wechsel gekauft war, condemnirt, der übrige für baares Geld ge-

*) Le Beau Tom. IV. Pag. 37.

kaufte, mit dem Schiffe freygegeben. Auch der in Martinique condemnirte Theil wurde nachmals durch die Lords of Appeal auf das ehrenvollste für den Eigner freyerkannt. Allein der Kaper und seine Bürgen hatten sich unterdeſs aus dem Staube gemacht, und der Reclamant hat bey seinen schweren Proceſskosten noch die täglich fortlaufenden Kosten, nach seinen Debitoren überall herumsuchen zu laſsen. Das Schiff Wilhelmsburg wurde, nachdem es auf Martinique freierkannt war, von den Franzosen nach Passage in Spanien den 25sten Fructidor im Jahre 6 aufgebracht. Den 19ten Brumaire im Jahre 9 erfolgte die Decision darüber im Prisenconseil. Herr Durand hatte den Bericht. Aus mehreren nichtsbedeutenden Umständen und aus der oben gerügten Unregelmäſsigkeit mit unserem Stempelpapier, und aus einem Briefe des Capitains an seinen und seines Principals Commissair in London suchte er die Neutralisation von Schiff und Ladung zu beweisen, und das Conseil condemnirte auch auf seinen Bericht Schiff und Ladung. Der Capitain, der sich seiner Unschuld bewuſst und von der Reinheit seiner Sache überzeugt war, suchte den Dollmetscher des Tribunals auf, um ihn für seine Uebersetzung des besagten Briefes zur Rechenschaft zu ziehen. Vor einem Friedensrichter sagte er aus, „daſs, da er die

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Obgleich sie in den Drangsalen des Revolutionskrieges mehrmals gezwungen waren, zu der Hülfe der Neutralisation ihre Zuflucht zu nehmen, und obgleich solche Neutralisationen oft *) mit Geheiſs der Regierung geschahen: so ist ihnen die Neutralisation doch eben so verhaſst wie den Engländern, und ihre Grundsätze welche fremde Neutralisationen betreffen, sind fast strenger wie die Grundsätze ihrer Feinde.

Wie argwöhnisch sie über diesen Punct sind, davon hat einer meiner achtungswürdigsten Mitbürger eine traurige Erfahrung gemacht. Er hatte mit dem ihm zugehörigen Schiffe Wilhelmsburg, Capitain Jens Boysen, im Jahre 1797 eine Expedition von hier nach Suriname gemacht. Für seine Ehrlichkeit bey derselben würde die ganze Stadt Altona einen Glaubenseid ablegen können. Auf der Rückreise wurde sein Schiff von den Engländern nach Martinique aufgebracht, und derjenige Theil der Ladung, welcher auf Wechsel gekauft war, condemnirt, der übrige für baares Geld ge-

*) Le Beau Tom. IV. Pag. 37.

kaufte, mit dem Schiffe freygegeben. Auch der in Martinique condemnirte Theil wurde nachmals durch die Lords of Appeal auf das ehrenvollste für den Eigner freyerkannt. Allein der Kaper und seine Bürgen hatten sich unterdeſs aus dem Staube gemacht, und der Reclamant hat bey seinen schweren Proceſskosten noch die täglich fortlaufenden Kosten, nach seinen Debitoren überall herumsuchen zu laſsen. Das Schiff Wilhelmsburg wurde, nachdem es auf Martinique freierkannt war, von den Franzosen nach Passage in Spanien den 25sten Fructidor im Jahre 6 aufgebracht. Den 19ten Brumaire im Jahre 9 erfolgte die Decision darüber im Prisenconseil. Herr Durand hatte den Bericht. Aus mehreren nichtsbedeutenden Umständen und aus der oben gerügten Unregelmäſsigkeit mit unserem Stempelpapier, und aus einem Briefe des Capitains an seinen und seines Principals Commissair in London suchte er die Neutralisation von Schiff und Ladung zu beweisen, und das Conseil condemnirte auch auf seinen Bericht Schiff und Ladung. Der Capitain, der sich seiner Unschuld bewuſst und von der Reinheit seiner Sache überzeugt war, suchte den Dollmetscher des Tribunals auf, um ihn für seine Uebersetzung des besagten Briefes zur Rechenschaft zu ziehen. Vor einem Friedensrichter sagte er aus, „daſs, da er die

deutsche Sprache nicht kenne; so habe er die Uebersetzung des besagten Briefes nicht machen können, obgleich er sie unterzeichnet habe, sondern die Uebersetzung durch einen andern beschaffen lassen.“ Mit einem Certificat des Friedensrichters über diese Erklärung suchte Capitain Boysen Restitution, die ihm, da der Captor eine Jahreszahl fälschlich verändert hatte, gewährt wurde, und durch eine Decision des Conseils vom 23sten Ventose im Jahre 9 wurden Schiff und Ladung freyerkannt, jedoch sans dommage et interêt. Unterdeſs hatte der Captor sich kraft des ersten Urtheils schon der für Schiff und Ladung deponirten Gelder bemächtiget, und wie der Däne mit seinem Urtheile vom 23sten Ventose kam, war er nicht mehr solvendo.

Durch dieses selbst in den Annalen der Prisengerichte beyspiellose, ihm durch Engländer und Franzosen zugefügte harte Schicksal verlor der Reclamant, der sich bey der Transaction gewiſs nicht die geringste Unredlichkeit zu Schulden kommen lieſs, eine Summe von mehr als einer Tonne Goldes.

Ich habe diesen Fall hier bloſs angeführt, um zu zeigen, wie nothwendig es für Reclamanten ist, auch selbst jeden Schein des Verdachtes zu vermeiden und über die vollkommenste Regelmäſsigkeit und Genauigkeit ihrer Papiere zu wachen.

Es ist schon oben eine merkwürdige Aeuſserung von Herrn Portalis über das Neutralisiren enthalten. *)

Den 17ten Vendemiaire im Jahre 9 sagte Herr Durand in der Sache des americanischen Schiffes Molly, Capitain John Borrowdale, nachdem er angeführt hatte, daſs die Papiere desselben en Regle wären, über das Neutralisiren: Aus meiner Darstellung wird das Gericht ungefähr meine Meinung zum Voraus abnehmen können, wenn nicht ein am Bord gefundenes Papier dasjenige, welches so ausgemacht schien, zweifelhaft machte. Es hat dem Captor Waffen an die Hand gegeben, deren er sich gegen den Genommenen bedient hat. Es ist der Brief vom 18ten Januar 1800, der von den Hauptabladern Herren N. et Co. in Newyork an Kaufleute in Hull addressirt ist.

Dieser Brief enthält beinahe keine Floskel, die nicht gegen denjenigen aussagte, der der Inhaber davon war, und die nicht das Resultat der Schiffspapiere Lügen strafte, die den Capitain nicht anklagte, daſs er englisches Eigenthum unter americanischer Flagge verheimlichet habe.

Wenn der Kaufbrief, von dem ich Ihnen gesagt habe, es glauben macht, daſs das Schiff Molly dem

*) Pag. 291.

Kaufmann Herrn N. in Newyork zugehöre; so beweifst der Brief, dafs es reellement das Eigenthum seiner Correspondenten, der Herren K. et H. in Hull ist. Der Americaner giebt ihnen Rechenschaft von der Aufsicht, die er über ihr Schiff geführt hat, von den Reparaturen, die er an demselben hat müssen beschaffen lassen, von den Kanonen, die er davon genommen hat, um es öffentlich verkaufen zu lassen. Er bringt ihnen seine Auslagen in Debet. Er bringt ihnen auf der andern Seite den Belauf der Fracht in Credit: Ich müfste den Brief ganz vorlesen, um keine darin enthaltene conclusive Stelle zu übergehen; aber um nicht weitläuftiger zu seyn, wie es nöthig ist, beschränke ich mich, folgende Stelle anzuführen, welche hinreichend seyn wird, die Ueberzeugung zu lenken.

„Hiebey folget auch die Berechnung der Auslagen für die Molly, die sich auf 6534 Dollars 14 Pences belaufen, die wir Ihnen debitiren. Sie werden hoch scheinen, allein dies wird Ihnen nicht mehr so vorkommen, wenn Sie den sehr beträchtlichen an die Equipage bey der Ankunft in Virginien schuldigen Rückstand der Gage bedenken. Uebrigens sind auch unsere vermehrten Ausgaben, die sich noch jeden Tag vermehren, sehr bedeutend gewesen. Bey Unter-

suchung war the Molly nicht in einem so guten Zustande, als wir es dachten. Wir sind verpflichtet gewesen, dem Schiffe eine neue Spikerhaut und einige neue Segel, ohne welche es nicht zu konnte, zu geben. Wir können versichern, dafs unserer Seits keine Ausgabe gemacht ist, die hätte gespart werden können, und die Capitaine Sappie und Borrowdale haben über unser Interesse sehr gewacht. Sie finden einliegend eine Berechnung über die Fracht der Molly, deren Belauf Ihnen auf der Rechnung creditirt ist.“ Und es heifst ferner in dem Briefe:

„Wie Capitain Sappie das Schiff verliefs; so haben wir auf dieselben Bedingungen wie die vorhergehenden waren, den Capitain Borrowdale engagirt. Diese Bedingungen sind Ihnen bekannt. Wir haben Ihnen nichts mehr darüber zu sagen.“

Wenn die legalen Beweise mit denjenigen im Widerspruch stehen, welche die Briefe und andere nicht authentische specielle Papiere an die Hand geben, zu welchen dürfen wir das mehrste Zutrauen haben? Diese Frage ist leicht zu entscheiden.

Der aus einer öffentlichen Acte, wie der Pafs, hervorgehende Beweis ist auf das Zutrauen begründet, welches befreundete Regierungen sich gegenseitig geben. Es ist zur Aufrechthaltung der Harmonie, die

unter den Nationen herrscht, nothwendig, dafs man sich gegenseitig mit den Beweisen begnüget, welche aus Acten, die mit der Unterschrift der zu diesem Behufe angestellten öffentlichen Beamten bekleidet sind, hervorgehen.

Allein diese öffentlichen Beamten sind in den mehrsten Fällen darauf eingeschränkt, sich auf die Ehrlichkeit derjenigen zu verlassen, welche sich an sie wenden, um ihre Attestation zu erlangen und ihr Zutrauen wird ohne Zweifel bisweilen betrogen.

Es ist ihnen schwer, wenn ich auch nicht sagen kann, unmöglich, die Eigenthümer von dem blofsen Verwalter zu unterscheiden. Sie müssen sich daher auf ihre Declaration verlassen. So findet man z. B. am Ende des Passes die Acte über den von Capitain Borrowdale geleisteten Eid, dafs das Schiff, welches er gegenwärtig befehlige, ein Schiff der vereinigten Staaten von America sey, und dafs kein Bürger oder Unterthan eines im Kriege begriffenen Landes weder directe noch indirecte irgend einiges Interesse daran habe, und auf die Glaubwürdigkeit dieser Angabe nimmt das americanische Gouvernement es unter seine Sauvegarde und gesteht demselben seine Protection zu.

Dieses Gouvernement ist zu legal, um nicht über

den Betrug indignirt zu seyn, daſs man einen Paſs erschlichen habe, um englisches Eigenthum damit zu couvriren. Es würde denselben gewiſs bestrafen, wenn er zu seiner Wissenschaft käme. Je leichter es ist, das Zutrauen, welches eine Regierung ihren Kaufleuten gewähren muſs, zu miſsbrauchen, um so mehr muſs man, ich will nicht sagen, den Präsumptionen, doch wenigstens den Beweisen von Erschleichungen, welche die Kaufleute sich erlauben können, seine Aufmerksamkeit widmen. Wenn daher der Zufall welche an die Hand giebt, und sie von der Natur sind, daſs sie die Schiffspapiere verdächtig machen: so ist es nicht zu bezweifeln, daſs dies Conseil nicht das Recht habe, sie in der unpartheiischen Wage der Gerechtigkeit zu wägen und ihnen vor den legalen Beweisen den Vorzug zu geben, wenn dieselben sich nicht mit ihnen vereinigen lassen.

Die Gesetze und die Usancen schreiben es vor, die Declaration der Genommenen zu Protocoll zu nehmen und sie zu verhören. Wozu würden diese Vorsichtsmaaſsregeln dienen, wenn es nicht erlaubt wäre, der Wahrheit durch alle Falten hindurch nachzuspüren, in welche die Kaufleute ihre Habsucht, die sie verleitet dem Feinde zu dienen, verbergen.

Ein Brief ist noch weniger verdächtig als eine De-

claration, und darf nicht weniger Kraft wie diese haben. Es ist unmöglich anzunehmen, daſs derjenige, der der Depositair davon ist, einen Rechtstitel würde supponiren lassen, der ihm präjudicirlich seyn könnte. Man muſs dem Inhalte desselben Glauben beymessen und glauben, daſs wenn derselbe den Schiffspapieren zuwiderlaufende Resultate ergiebt, diese das Werk der Neutralisation, und zu Folge einer falschen Angabe erhalten sind.

Ich könnte jetzt in der Nähe die Connoissemente untersuchen, und man würde vielleicht finden, indem man sie mit einander und mit dem allegirten Briefe vergliche, daſs der gröſste Theil der Ladung feindliches Eigenthum sey. Allein es ist erwiesen, daſs das Schiff Molly Engländern gehöre, und eine nothwendige Folge davon ist, daſs die Ladung muſs confiscirt werden. Dies ist das Völkerrecht der europäischen Nationen seit mehr als einem Jahrhundert, und auch dasjenige Recht, welches durch unsere Verträge geheiligt ist, vorzüglich durch den letzten mit America. Schiff und Ladung wurden demnach condemnirt.

In dem Falle des Schiffes Union sagte Herr Portalis über diese Materie folgendes: *)

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 206.

Wenn auch im allgemeinen die Simulation der stärkste Vorwurf ist; so ist sie doch auch in einzelnen Fällen der Einwurf, der sich am leichtesten machen läſst. Wenn die Neutralität erwiesen ist, so kann man den Vorwurf der Simulation ohne Beweis nicht zulassen.

SIEBENZEHNTER ABSCHNITT.

Von der Wiedernahme neutraler Schiffe und Güter.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Man hatte den Grundsatz in England angenommen gehabt, daſs neutrales, dem Feinde abgenommenes Eigenthum, in so ferne es als ein solches erkannt wird, ohne alle Kosten freyzulassen sey.

In dem französischen Revolutionskriege aber hat man indeſs von dem neutralen, den Feinden abgejagten Eigenthume, Bergloh̃n gefordert.

Den 19ten Dec. 1799 wurde in der Admiralität der Fall des War Onskan, Capitain Biedumpel, entschieden. Dies war ein schwedisches Schiff, welches auf einer Reise nach Oporto von Franzosen genommen und den 26sten Oct. 1799 von einem brittischen Kreuzer wieder genommen wurde.

Indem man von Seiten der Reclamanten einen Berglohn verweigerte, der in vielen Fällen während

des gegenwärtigen Krieges war zugestanden worden, führte man dagegen an, dafs es in vorhergehenden Kriegen nicht Praxis gewesen sey, bey einer Wiedernahme des neutralen Eigenthums Berglohn zuzugestehen, dafs im gegenwärtigen Falle um so weniger Grund vorhanden sey, da das Schiff der Ladung wegen genommen worden, und dafs der französische Prisenmeister sich ausdrücklich verpflichtet habe, dafs das Schiff freygegeben werden sollte.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Ich beabsichtige es nicht, eine allgemeine Regel festzusetzen. Ich thue es auch ohnehin nicht so gerne, wie man es zu haben wünscht. Allein es ist in den letzten Zeiten ohne allen Zweifel der Gebrauch dieses Gerichtes gewesen, Berglohn für Wiedernahmen von neutralem Eigenthume aus französischen Händen zuzugestehen, und ich sehe keinen Grund für jetzt von dieser Regel abzugehen. Ich weifs es sehr wohl, dafs es nicht die jetzige Praxis des Völkerrechtes ist, Berglohn für wiedergenommene neutrale Schiffe zuzugestehen, und zwar aus diesem einfachen Grunde, weil die Befreiung eines ausgemacht Neutralen, aus den Händen der Feinde, gar kein wesentlicher Dienst für ihn ist; um so mehr, da derselbe Feind durch die Gerichte seines Landes würde gezwungen worden seyn, den Neutralen,

nachdem er ihn in die Häfen seines Landes aufgebracht hätte, mit Kosten und Schadensersatz wegen der ungerechten Anhaltung freyzugeben. Dieses folgert man aus der Voraussetzung, dafs diese Tribunäle die Verpflichtungen des Völkerrechtes gehörig respectiren würden — eine Voraussetzung, die jeder Kriegführende in seinem Verkehr mit Neutralen in Kriegen zwischen civilisirten Staaten zu befördern suchen muſs. Allein es ist notorisch für ganz Europa, dafs während dieses Krieges ein beständiger Kampf zwischen der französischen Regierung und ihren Seegerichten gewesen ist, wer am mehrsten die Rechte des neutralen Eigenthums mit Füſsen treten sollte. Erstere durch ihre Decrete, und Letztere durch ihre Entscheidungen. Man hat die Befreiung von neutralem Eigenthume aus ihrem Besitze für eine wesentliche, demselben erzeigte Wohlthat erachtet, da man es einer Gefahr entriſs, gegen welche ein reines und unschuldiges Betragen keinen Schutz gewähren konnte. Seitdem diese wilden Feindseligkeiten von Frankreich gegen alle anerkannte Grundsätze des Völker- und des Naturrechtes verübt werden, hat man nicht bloſs für solche Dienstleistungen Bergelohn erkannt, sondern ihn auch mit Dank bezahlt. Wenn man wird beweisen können, daſs dieses gesetzlose und irregulaire Betragen von

Seiten Frankreichs aufgehört hat; so muſs die Regel, welche die Bezahlung eines Berglohns für wiedergenommenes neutrales Eigenthum festsetzt, gleichfalls aufhören. Allein über diesen Gegenstand ist keine Bescheinigung vorgebracht, als bloſs diese, daſs der französische Prisenmeister sagte, „daſs nicht das Schiff sondern nur die Ladung würde condemnirt werden.“ Tausend verschiedene Motive könnten eine solche Erklärung wie diese, die durchaus unwahr ist, von ihm veranlaſst haben. Vielleicht geschah es nur, um den Capitain bey guter Laune zu erhalten, und in dieser von ihm ein falsches Zeugniſs in Hinsicht der Ladung zu erhalten. Wenn das Schiff nur erst in die Klauen eines französischen Prisengerichtes würde gekommen seyn; so würde es nicht in der Macht dieses Prisenmeisters gewesen seyn, wenn man auch annehmen will, daſs er guten Willen dazu gehabt hätte, bestimmt sagen zu können, daſs das Schiff je wieder aus denselben entkommen sollte. Kein Beweis ist dargeboten, daſs die französischen Prisengerichte im allgemeinen weder den Geist noch die Form ihrer Verhandlung in Prisensachen in Betreff von neutralem Eigenthume verändert haben, und daher halte ich mich nicht für berechtiget, von der angenommenen Praxis, den Captoren in solchen Fällen einen Berglohn zuzusprechen, mich zu entfernen.

Das dänische Schiff Barbara *) wurde mit einer als englisches Eigenthum documentirten Ladung von einem Spanier in dem Revolutionskriege genommen, und von einem englischen Kriegsschiffe wieder genommen. Den 6ten Aug. 1800 kam dieser Fall in der Admiralität zur Entscheidung.

Für den Reclamanten des Schiffes behauptete Laurence: dafs es keinen Fall gegeben hätte, in welchem das Gericht bestimmt habe, dafs die Recaptoren, die den Spaniern neutrales Eigenthum abgenommen hätten, zu einem Bergungslohn berechtiget wären; dafs die Praxis des Gerichtes durchaus keinen Bergungslohn bey Fällen dieser Art zugestanden habe; dafs die Veränderung, die während dieses Krieges in Betreff des den Franzosen abgenommenen neutralen Eigenthums Statt gefunden hätte, auf speciellen Gründen beruhe, nämlich auf der Irregularität der französischen Prisengerichte während dieses Krieges; dafs keine Beschuldigung dieser Art auf das Prisenverfahren in Spanien falle, und dafs daher der Fall des War Onskan und anderer keine Auctorität für diesen Fall wäre. Ueberdies wurde angeführt, dafs die gegenwärtigen Recaptoren durch die Unregelmäfsigkeit des Verfah-

*) Robinson Part. III. Pag. 171.

rens kein Recht auf die Hülfe des Gerichtes hätten, dafs sie die Ladung nicht zur Adjudication gebracht; sondern die Sache mit den angeblichen Eigenthümern, wie sie es nannten, abgemacht hätten.

Sir William Scott sagte: Ich werde sicher keinen Bergungslohn in diesem Falle zugestehen, obgleich ich über das Princip im Allgemeinen nichts determinire. Da es eine Wiedernahme von neutralem Eigenthume ist; so bezieht sich die Prizeact nicht darauf, und ich werde die Hülfe des Gerichts nicht Personen gewähren, die sich so unregelmäfsig aufgeführt haben, obgleich sie darum nachsuchen.

Das Gericht verweigerte es, Bergungslohn in diesem Falle zu erkennen.

Das russische Schiff Eleonora Catharina, Capitain Kreagh, *) wurde auf einer Reise von Archangel nach London durch einen französischen Kaper genommen, und nachmals den 7ten Dec. 1800 durch einen brittische Kreuzern wieder genommen.

Dr. Robinson behauptete auf Seiten der Reclamanten eines Theiles der Ladung, dafs Bergloh bey Wiedernahme neutraler Schiffe in diesem Kriege blofs aus speciellen Gründen und in Abweichung von der

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 156.

vorigen Praxis zuerkannt wäre, daſs der besondere von dem Gerichte in dem Falle des War Onskan angegebene Grund, der des irregulairen und räuberischen Verfahrens der französischen Kreuzer und der französischen Prisengerichte wäre; daſs es dem zu Folge beynahe immer moralisch gewiſs gewesen wäre, daſs jedes Schiff ohne Rücksicht auf die Rechte und Privilegien eines neutralen Characters condemnirt werden würde; daſs in dem vorliegenden Falle dieser Grund nicht eintrete, da es erhellte, daſs ein mehr regelmäſsiges Verfahren jetzt Statt finde, und vorzüglich da diese Wegnahme nach der neueren Convention zwischen Ruſsland und Frankreich erfolgt wäre, von der zu erwarten stehe, daſs dieselbe das Interesse der russischen Kaufleute beschützen würde.

Unter einer Anführung, daſs eine Quantität Oehl in Havarie über Bord geworfen wäre, um das Schiff zu erleichtern, wurde gebeten, daſs das Gericht nach Havariegrundsätzen die Restitution der ganzen Ladung befehlen mögte.

Sir W. Scott sagte: Es ist ausgemacht wahr, daſs die gewöhnliche Doctrin dieses Gerichtes darin besteht, daſs neutrales Eigenthum, welches dem feindlichen Besitz entzogen wird, keinen Bergelohn zu bezahlen hat. Unveränderlich hat das Gericht diese

Doctrin befolgt, bis es aus seinem gewöhnlichen Gange durch die notorischen Irregularitäten der französischen Kreuzer und der französischen Regierung gezogen wurde, die ohne irgend einen Anspruch auf die Sanction des Völkerrechtes neutrales Eigenthum condemnirten. Aus diesen Gründen wurde es selbst von Neutralen nicht für unbillig gehalten, daſs für eine Befreiung von einer französischen Wegnahme Berglohn zu bezahlen sey. Die Regel bildete sich frühe in diesem Kriege, und dauert bis auf die gegenwärtige Zeit. Man hat gesagt, daſs in dem französischen Verfahren eine groſse Veränderung Statt gefunden, und daſs wir jetzt eine Art von Wiederkehr der Saturnia regna anzuerkennen hätten. Dieses Gericht ist auf keine genügende Weise davon unterrichtet, daſs irgend eine wohlthätige Veränderung in der Ausübung des Prisenrechtes in den französischen Tribunälen Statt gefunden hat, und es wird daher fortfahren wie vorher zu decretiren, bis die Instruction des Obergerichtes eine andere Regel etabliren wird. Eben so wenig kann das Gericht auf die wankelmüthige Politik Ruſslands in der Periode Rücksicht nehmen, in welcher, wie man sagt, das Eigenthum durch dieselbe würde beschützt worden seyn. Dies System dieses Hofes war wahrscheinlich zu der Zeit nicht

bekannt, oder, wenn es auch bekannt gewesen wäre, würde es den Reclamanten wenig geholfen haben, die eine Ladung Oehl, Talg und Hanf nach diesem Lande brachten, unter einer solchen Lage der öffentlichen Angelegenheiten wo wir für die gemeinschaftlichen Feinde von Frankreich und Rufsland gehalten wurden. Was das Oehl betrifft, von dem man sagt, dafs es über Bord geworfen sey; so müssen der Registrator und die Kaufleute darüber berichten, ob irgend ein Theil desselben, und welcher, zum Besten des Schiffes und des Restes der Ladung über Bord geworfen sey.

Den 13ten Dec. 1803 entstand bey dem Falle des Schiffes Charlotta die Frage: ob der Grundsatz in Folge dessen während des letzten Krieges Berglohn für das von dem Feinde wiedergenommene neutrale Eigenthum bezahlt werden mufste, als eine allgemeine Regel für Fälle die in diesem Kriege eintreten mögten, fortdauern sollte? Das Gericht kam auf die besonderen Rücksichten zurück, denen zu Folge der Grundsatz angenommen war, und schien geneigt zu seyn, die Regel nicht fortdauern zu lassen, woferne nicht in dem gewaltsamen und nicht zu rechtfertigenden Verfahren der französischen Kreuzer und Prisengerichte dieselbe Ursache fortdauern würde. Die in dieser

Entscheidung niedergelegte Regel besteht darin, daſs bey Wiedernahmen von neutralem Eigenthume Bergelohn im Allgemeinen nicht fällig seyn sollte, woferne es nicht durch ein Edict oder eine bekannte Praxis gezeigt werden könnte, daſs das wiedergenommene Eigenthum in den Prisengerichten des Feindes wäre condemnirt worden. *)

Das englische Schiff Edward et Mary, Capitain Tilly, war durch einen Sturm von seiner Convoy abgekommen, hatte vor einem französischen Lugger beydrehen müssen, der dem Capitain zurief, daſs man ein Boot an Bord senden wolle, sobald der Sturm nachlieſse. Der Lugger blieb 3 bis 4 Stunden dem Schiffe zur Seite und war bald vorne bald hinten. Die englische Fregatte Arethusa kam darüber zu, jagte und nahm den Lugger. Unterdeſs entwischte das Schiff Edward et Mary, traf die Convoy wieder und kam glücklich in Pool an.

Die Rheder leugneten, daſs in diesem Falle Berg-

*) Diese Entscheidung ist in einer Note von Herrn Robinson am Ende des 4ten Bandes seiner Reports enthalten. Was die Entscheidungen dieses Krieges betrifft; so hat Sir W. Scott mir Hofnung gemacht, daſs Herr Robinson solche gleichfalls herausgeben werde.

lohn zu bezahlen sey, und beriefen sich auf die Fälle John und Exeter dieser Art, worin das Gericht sich geweigert hätte, Berglohn zu erkennen.

Entscheidung.

Ich habe eine doppelte Ansicht von den allegirten Fällen, nach welcher sie auf den vorliegenden nicht passen. Es waren die Fälle zweyer Colliers, die an und für sich keinen Widerstand machen konnten. Einer wurde genommen, der andere kam darüber zu, und zog die Aufmerksamkeit des Feindes auf sich, und während des Verfolgens flog das französische Schiff in die Luft. Es war in diesem Falle nicht einmal das Verdienst, eine Intention gehegt zu haben. Alles was geschah, war die Wirkung eines bloſsen Zufalles. Nichts war vorhanden, woraus man sich ein Verdienst machen konnte. Der gegenwärtige Fall ist von verschiedener Art; denn in demselben kam die Arethusa in der Absicht herbey, den feindlichen Captor, wenn man ihn so anzusehen hat, zu nehmen, und nahm ihn wirklich, und durch diese Handlung der Arethusa kam das Schiff aus dessen Klauen. Der Capitain hat, wie ich bekennen muſs, eine unschickliche Aussage gemacht, die schlecht mit dem Eintrage in das Seejournal übereinstimmt. Daraus erhellt, daſs das französische Schiff ihn einholte, sich für einen Kaper

ausgab und ihn beydrehen hieſs; allein daſs der Kaper wegen des stürmischen Wetters niemand an Bord schickte. Ich kann unmöglich dem beypflichten, welches bey der Verhandlung gesagt wurde, daſs dies daher keine Captur sey. Die Absendung eines Prisenmeisters an Bord ist eine sehr natürliche und manifeste Besitzergreifungshandlung; allein durchaus nicht wesentlich, um eine Captur zu constituiren. Da das Kauffahrdeyschiff beylegen, den Befehlen des französischen Luggers gehorchen und seine ferneren Befehle abwarten muſste; so war es vollkommen unter der Herrschaft des Feindes. Es war keine Fähigkeit, Widerstand zu leisten, und keine Möglichkeit, zu entwischen. Der Franzose, der abgehört ist, hat den Nagel auf den Kopf getroffen, indem er sagt: „Er habe dafür gehalten, daſs dies eine wahre Captur sey.“ Es hat viele Fälle gegeben, worin eine Captur Statt fand, ohne daſs ein Mann an Bord geschickt wurde, wie bey Schiffen, die an den Strand oder in einen Hafen getrieben sind. Vorzüglich erinnere ich mich eines merkwürdigen Falles, wo ein kleines mit 2 Drehbassen bewaffnetes Schiff ein französisches Ruderboot aus Dünkirchen antraf, welches einen Kaperbrief hatte, und es angriff. Das englische Schiff hatte nur 3 Mann am Bord und keine Waffen als die Drehbassen,

und mufste fürchten von dem Ruderboot geentert zu werden, welches voll von Menschen mit Flinten und Säbeln war. Allein durch das Schrecken der Drehbassen erzwang es dessen Gehorsam und nöthigte es in Ostende, einen damals alliirten Hafen einzulaufen, indem es demselben in einer gehörigen Entfernung folgte.

Die einzige Quästion wird die seyn, ob dies ein unter die Parlamentsacte sortirender Fall sey, aus einem andern Grunde, nämlich weil das wiedergenommene Schiff nie in den körperlichen Besitz des Wiedernehmers kam. Ich bin geneigt zu denken, dafs dies nicht der Fall ist.

Die Ausdrücke der Parlamentsacte sind: „welche zu irgend einer andern Zeit durch Sr. Majestät Kriegsschiffe überrascht und genommen," und scheinen nur auf den Fall zu gehen, wenn körperlicher Besitz genommen wird.

Wenn es auch kein Wiedernahme-Fall nach der Parlamentsacte ist, so ist es doch ein solcher nach den allgemeinen Seegesetzen, und ich werde eben so viel Berglohn geben, als wenn es ein Fall erster Art wäre.

Die englische Regel in Hinsicht des wiedergenommenen alliirten Eigenthums wurde zuerst in der merk-

würdigen Sache über das spanische Register-Schiff St. Jago discutirt, welches Schiff nach 24stündigem Besitze dem französischen Kaper durch ein englisches Kriegsschiff wieder abgenommen war.

Sir James Marriot entschied in dieser Sache: *)

Dafs das Register-Schiff St. Jago und seine Ladung dem Könige von Spanien und seinen Unterthanen zurückzugeben sey nach Abzug der Procefskosten und eines Achttheils des Werthes für Berglohn, unter der Bedingung, dafs der König von Spanien keinen Anstand nehme, durch eine öffentliche Acte zu declariren, dafs alle den Engländern zugehörige Schiffe und deren Ladungen, die durch Schiffe des Königs von Spanien oder durch spanische Kaper genommen wären oder in Zukunft würden genommen werden, den Engländern auf gleichem Fuſse zurückgegeben werden sollten. In Entstehung dessen sollte der St. Jago und dessen Ladung dem Captor als Prise zufallen.«

In der Entscheidung über das portugisische, den Franzosen wieder abgenommene Schiff Vera Crux, welches als Prise condemnirt wurde, sagte Sir W. Scott über die englischen Maximen in Betreff des wie-

*) v. Mertens essay concernant les armateurs Pag. 187.

dergenommenen alliirten Eigenthums:*) (Diese Entscheidung wird von den Engländern als ein Meisterstück gerichtlicher Beredsamkeit angesehen.)

„Das Seegesetz von England, indem es eine sehr liberale Regel, nämlich die der Restitution gegen Berggeld in Hinsicht des wiedergenommenen Eigenthums seiner eigenen Unterthanen, angenommen hat, ertheilt die Wohlthat dieser Regel auch seinen Alliirten, bis es erhellet, daſs sie gegen brittisches Eigenthum nach einem weniger liberalen Grundsatze handeln."

In den neueren englischen Werken über Assecuranzen ist die Frage nicht berührt, ob bey Versicherungen von neutralem Eigenthume in England, welches das Schicksal gehabt hat, von dem in diesem Abschnitte die Rede gewesen ist, der englische Assecuradeur zur Bezahlung des Bergungsgeldes und anderer Unkosten gesetzlich verbunden sey? Die Bejahung der Frage leidet aber kein Bedenken, da es ein allgemeiner Grundsatz ist, daſs, wenn ein Versicherter sein genommenes Eigenthum wieder erhält, allein Bergungs-

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 280.

geld und andere Unkosten hat bezahlen müssen; der Versicherer ihm diese ersetzen mufs. *)

Eine andere Frage indefs ist es: ob Neutrale bey Recapturfällen eben so leicht abandonniren dürfen, wie Kriegführende in solchen Fällen dazu berechtigt sind? Nach den Entscheidungen über englische Versicherungen in Kriegszeiten scheint man schliefsen zu dürfen, dafs bey verlornen Reisen und schweren Fällen der Art das Abandonnement erlaubt seyn würde.

Das englische Schiff David et Rebecca mit einer Ladung Fische, war von Newfoundland nach einem Löschungshafen diesseits der Strafse von Gibraltar in Spanien Portugal oder England versichert. Die Franzosen nahmen es den 23sten Dec. 1756, nachdem es vorher einen Sturm ausgehalten hatte, welcher es dergestalt unfähig machte, dafs es, wäre es nicht genommen, doch nicht nach seinen Bestimmungshafen hätte hinkommen können ohne vorher irgendwo zum Behuf einer Reparatur angelaufen zu seyn. Die Franzosen behielten es 8 Tage, worauf es wieder von den Engländern genommen und nach Milford - Haven den 18ten Januar 1757 eingebracht wurde. Der Versicherte bot dem Versicherer an, ihm das versicherte Eigenthum

*) Park on insurance Pag. 66.

zu abandonniren. In dem zwischen diesen beyden entstehenden Processe wurde bewiesen, daſs ein Theil der Ladung im Sturm über Bord geworfen und der andere in dem Hafen von Milford nach dem Anbieten des Abandonnements und ehe das Schiff hätte reparirt werden können verdorben sey.

In Hinsicht dieses wiedergenommenen Eigenthums erlaubte Lord Mansfield in seiner Entscheidung in der Sache Goss contra Withers *) das Abandonnement, und setzte in Hinsicht des wiedergenommenen Eigenthums fest:

„Daſs, wenn die Reise verloren ging oder es nicht „werth wäre vollzogen zu werden, wenn der Berglohn „hoch sey, wenn fernere Kosten erforderlich wären, „wenn der Versicherer sich auf keinen Fall anheischig „machen wolle die Kosten zu bezahlen; daſs unter „diesen Umständen ungeachtet einer Recaptur der „Versicherte abandonniren dürfe.“

Man schien aus seiner Entscheidung in dieser Sache gefolgert zu haben, daſs der Versicherte bey jeder Recaptur ohne Unterschied abandonniren dürfe. Er wurde dadurch veranlaſst in einer späteren Entschei-

*) Park on insurance Pag. 150.

dung, Hamilton contra Mendes, *) die Befugniſs zu abandonniren dem Versicherten abzuerkennen, bey Fällen in welchen aus der Thatsache hervorgehen würde, daſs die Versicherten durch das Abandonniren in solchen Situationen bloſs von den Assecuradeuren zu gewinnen suchten, und wo obige Regel nicht vollkommen Anwendung fände. In England versicherten Kaufleuten die bey Recapturfällen abandonniren wollen, rathe ich, diesen Schritt nach den allegirten und anderen zu der Zeit vorhandenen Präjudicaten erst sorgfältig zu überlegen.

*) Park on insurances Pag. 157.

ZWEYTES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Die Franzosen sind in Hinsicht der Wiedernahme neutraler Schiffe viel gerechter wie die Engländer.

Im 7jährigen Kriege, in welchem die Engländer zuerst ihre Principien in Hinsicht des neutralen Handels nach feindlichen Colonien aufstellten, wurde ein an Franzosen verfrachtetes Schiff, genannt Admiral Ruyter, von Engländern genommen und durch einen französischen Kaper wiedergenommen. Der holländische Eigenthümer reclamirte sein Schiff, indem er sagte, dafs die Prise illegal sey, und obgleich man annahm, dafs die Engländer das Schiff würden condemnirt haben, wenn es in einen englischen Hafen wäre eingebracht worden; so erkannte das Prisenconseil dessenungeachtet den 7ten April 1759 die Freylassung des Schiffes, und diese Entscheidung wurde im Appellatorio confirmirt. *)

Die erleuchteten Grundsätze des jetzigen Prisenconseils sind zuerst in dem Falle des americanischen Schiffes Statira von Herrn Portalis entwickelt. Er

*) Valin Traité des prises Pag. 91.

sagt über dieses von den Franzosen den Engländern abgejagte americanische Schiff:

Die Wiedernahme, *) ist der erste Bewegungsgrund vermöge dessen der Captor behauptet, daſs das Schiff für eine gute Prise hätte erklärt werden müssen. Wird dieser Bewegungsgrund durch einen Rechtsgrundsatz gerechtfertiget?

Bey der Materie vom Recousse muſs man die französischen Schiffe mit den fremden, angeblich neutralen Schiffen, nicht verwechseln.

Ist ein französisches Schiff einem feindlichen durch ein anderes französisches Schiff wieder abgenommen; so muſs man unterscheiden, ob es durch ein der Regierung angehöriges Schiff wieder abgenommen ist, oder durch einen Privatkaper.

Der Staat ist verpflichtet, die Person und das Eigenthum aller Bürger zu vertheidigen. Wenn demnach ein Regierungsschiff einem feindlichen ein französisches Schiff abnimmt; so thut es weiter nichts, als daſs es den gehörigen Schutz ertheilt, wodurch die Regierung das Eigenthum des Schiffes nicht erwerben kann, und unsere Gesetze wollen auch, daſs in einem solchen Falle das Schiff den wahren Eigenthümern wie-

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 98.

dergegeben werden soll. (Schreiben des Seeministers vom 30sten Aug. 1779).

Es verhält sich anders mit einem Schiffe, was durch einen Privatkaper dem Feinde wieder abgenommen wird. Da es mit Gefahr ihres Lebens und ihres Vermögens verknüpft ist, wenn die Privatkaper sich auf einen Kreuzzug begeben; so hat man geglaubt, ihnen das Eigenthum der französischen Schiffe, die sie den Feinden wieder abgenommen haben, lassen zu müssen. Es giebt indeſs Rheder, welche, nachdem sie ihre Mitbürger durch ihren Muth befreit haben, durch ein Gefühl von Edelmuth und Gerechtigkeit sie wieder in Besitz gesetzt haben. Der letzte Krieg hat uns in der Hinsicht Beyspiele dargeboten, welche verdienen, von der Regierung aufgemuntert zu werden.

Was die fremden, angeblich neutralen Schiffe betrifft, welche entweder von einem Regierungsschiffe oder Privatkaper dem Feinde wieder abgenommen sind; so erlangt man auf selbige kein Recht durch die bloſse Wiedernahme. Vergebens wird man sich auf die Marine-Ordonnance von 1681 und die späteren desfalsigen Gesetze beziehen. Alle Gesetze handeln bloſs von der Wiedernahme eines französischen Schiffes durch ein anderes französisches Schiff. Sie beziehen sich schlechterdings nicht auf den Fall, wo ein

fremdes, angeblich neutrales Schiff, dem Feinde durch ein französisches Schiff abgenommen wird,

In Ermangelung bestimmter Gesetze muſs man auf allgemeine Grundsätze zurückkommen.

Zu Folge dieser Maximen muſs ein neutrales Schiff von allen Völkern respectirt werden. Wenn es von einem der kriegführenden Partheien unterdrückt wird, so giebt dies keinen Grund ab, daſs die andern sich zu Genossen dieser Unterdrückung machen dürfen, und desfalls auctorisirt sind, dieselbe zu ihrem Vortheile ausschlagen zu lassen. Demnach muſs ein fremdes, angeblich neutrales Schiff, welches durch Franzosen dem Feinde abgenommen wird, wenn die Neutralität desselben constirt, wieder freygegeben werden.

Aber, sagt man, warum soll man ein fremdes, angeblich neutrales Schiff, mit mehr Schonung behandeln, als ein französisches Schiff?

Der Grund davon ist einleuchtend. Der Voraussetzung nach, zu Folge welcher die Gesetze geschlossen haben, und zu Folge welcher wir auch schlieſsen, würde das französische, in die Hände der Feinde gefallene Schiff auf immer verloren gewesen seyn, wenn es nicht wiedergenommen wäre; folglich ist die Wiedernahme dieses Schiffes eine wahre dem Feinde abgezwungene Eroberung. Wenn im Gegentheil von

einem angeblich neutralen Schiffe die Rede ist; so folgt aus der Anhaltung von dem Feinde nicht, dafs dasselbe feindliches Eigenthum ist, weil die Confiscation blofs von einer Magistratsperson verhängt werden kann. Bis zur Sentenz, durch welche das als neutral segelnde Schiff confiscirt wird, verliert dasselbe weder seinen Character, noch seine Rechte. Nach dem Anhalten kann es seine Freiheit noch wieder erlangen. Bey dieser Lage der Sache kann die Wiedernahme des Schiffes nicht bewirken, dafs das Eigenthum desselben in die Hände der Franzosen übergehe, durch welche diese Wiedernahme bewirkt ist. Die Frage der Neutralität ist immer noch res integra und mufs vor allen entschieden werden.

Dies ist die Sprache aller Publicisten; dies ist die allgemeine Gewohnheit der policirten Völker.

Dies vorausgesetzt, so ist das Schiff la Statira dadurch, dafs es dem Feinde wieder abgenommen ist, nicht confiscable geworden. Man mufs das thun, was der Feind selbst würde gethan haben, das heifst, man mufs die Neutralität untersuchen.

In der Sache des americanischen Schiffes Kity, Capitain Thomas Carter, wiederholte Herr Portalis den 26sten Thermidor im Jahre 8 diese Grundsätze. Der Fall war dieser:

Das Schiff Kity unter americanischer Flagge wurde durch den französischen Kaper le Brave dem Feinde wieder abgenommen. Es wurde nach Algesiras gebracht. Die Sache desselben wurde bey dem französischen Consul in Cadix anhängig gemacht.

Der französische Consul erkannte durch seine Entscheidung vom 7ten Prairial des Jahres 6 das Schiff frey, condemnirte aber die Ladung, und zwar bloſs wegen der Wiedernahme.

Von diesem Urtheile appellirte man an das Civil-Tribunal des Departements der unteren Loire, welches das Urtheil confirmirte und befahl, daſs die Ladung restituirt werden sollte, indeſs ohne Schadensersatz und ohne Kosten.

Die Sache war beym Cassationstribunal pendent, als das Prisenconseil errichtet wurde. Hr. Portalis sagte:

Das Conseil hat in der Entscheidung über das Schiff la Statira seine Grundsätze über die Wiedernahme schon bekannt gemacht. Es hat anerkannt, daſs man über ein angeblich neutrales Schiff, welches von einem Franzosen dem Feinde abgenommen ist, nicht so urtheilen kann, als man über die Wiedernahme eines französischen Schiffes durch ein französisches Schiff urtheilet.

In diesem zweyten Falle garantiren unsere Gesetze

das Eigenthum dem Wiedernehmer. Sie enthalten nichts über die Hypothese eines angeblich neutralen von Franzosen wiedergenommenen Schiffes. — Dieser Fall ist dem gemeinen Rechte zu entscheiden überlassen.

Nach dem Natur- und Völkerrechte nun wird ein angeblich neutrales, dem Feinde abgenommenes Schiff nur confiscable, wenn es seine Neutralität nicht rechtfertigen kann. Man muſs sich in Betreff desselben eben so verhalten, wie der Feind sich würde verhalten haben, von dem wir nahmen. Nun würde bey dem Feinde das Schiff, worauf es ankommt, dem Captor nicht anders zugehöret haben, als wenn es ihm durch ein Gericht wäre zuerkannt worden. Ungeachtet der Wiedernahme müssen wir dieselben Grundsätze befolgen. Die Neutralitätsrechte müssen immer und allenthalben respectirt werden.

Man wirft ein, daſs es absurd sey, in Hinsicht der Fremden günstiger als in Hinsicht der Einheimischen zu entscheiden.

Ich antworte, daſs es noch viel absurder sey, nach derselben Regel Sachen, die ganz verschieden von einander sind, beurtheilen zu wollen. — — — — Die Wiedernahme des Schiffes Kity durch einen Franzosen konnte an und für sich nie eine gerechte

Ursache zur Confiscation werden, wenn es anders constirte, daſs Schiff und Ladung neutral waren. Nun aber entspringt es offenbar aus den Bewegungsgründen, die den französischen Consul in Cadix bewogen, die Ladung des Schiffes zu confisciren, daſs dies bloſs wegen der Wiedernahme geschah. Er ist selbst in seinem eigenen System inconsequent gewesen, denn der Umstand der Wiedernahme, wenn er conclusiv gewesen wäre, würde das Schiff eben sowohl als die Ladung getroffen haben. Warum confiscirte er die Ladung und lieſs das Schiff frey?

Das Appellationstribunal, welches gerechter und consequenter war, hat Schiff und Ladung freygesprochen. Es hat zu Folge des vom Conseil angenommenen Grundsatzes entschieden, daſs die Wiedernahme allein die Gültigkeit einer Prise nicht bewirken könnte.

Man hat weder die Natur der Ladung noch die Papiere am Bord critisirt, man hat anerkannt, daſs alles neutral sey. Es ist also unmöglich, nicht den Ausspruch zu thun, daſs die Prise nicht ungültig sey.

Muſs man dem Genommenen Schadensersatz und Zinsen zugestehen? Ich denke es nicht. Man hat allezeit Grund, ein in die Hände der Feinde gefallenes Schiff anzuhalten. Da zweytens die Frage wegen der Wiedernahme durch kein bestimmtes Gesetz fixirt und

unter den Gelehrten controvers war; so konnte dies Zweifel erregen, die fähig waren, den Kaper in guten Glauben zu constituiren.

Eine der merkwürdigsten Wiedernahmen, die je geschehen ist, war die Wiedernahme der von den Engländern bey der Wegnahme von St. Eustachius eroberten 40 holländischen Schiffe im americanischen Kriege, durch die Franzosen.

Die Wiedernahme war den 4ten May 1781 erfolgt, und den 1sten May 1781 war zwischen Holland und Frankreich eine Convention abgeschlossen, worin die contrahirenden Partheien versprochen hatten, alle wiedergenommenen Schiffe sich gegen ein gewisses Berggeld zurückzugeben. Diese Convention war von dem Könige von Frankreich den 27sten May ratificirt. Die Holländer reclamirten in Folge dieser Convention ihre Schiffe.

Der französische General-Procurator bestand aber auf die Condemnation:

Weil, da die Engländer diese Schiffe in St. Eustachius erobert hätten und nicht auf offener See, diese Schiffe keine eigentliche Prisen wären, sondern einen Theil von dem Eigenthum auf der eroberten

Insel ausmachten; weil die Franzosen die Schiffe auf offenem Meere unter englischer Flagge mit englischen Matrosen besetzt wieder genommen hätten; weil sie englische Ladungen bey der Wiedernahme am Bord gehabt, und alle Schiffe mit feindlichen Gütern beladen confiscable wären; weil der Tractat mit Holland keine Anwendung auf den vorliegenden Fall haben könnte, da hier von keiner Wiedernahme, sondern blofs von feindlichen Prisen die Rede wäre, und weil der Tractat erst durch die Ratification vom 27sten May seine Vollendung erhalten, und keine rückwirkende Kraft haben könnte. Herr Mirbeck erwiederte darauf als Advocat für die Holländer: dafs, da die Bevollmächtigten zur Abschliefsung des Tractats wären bevollmächtiget gewesen, auch der Tractat vom 1sten May bindende Kraft für die Partheien habe; dafs da die See - Gesetze und der Tractat vom 1sten May zwischen Prisen in Häfen und auf offenem Meere keinen Unterschied machten; dafs, wenn die gesetzlichen Principien über Wiedernahmen dadurch ungültig werden sollten, dafs feindliche Mannschaft, Waaren und Flaggen auf die genommenen Schiffe gebracht wären, nie eine Wiedernahme, worauf die Gesetze pafsten, Statt finden würde; endlich, dafs, da die Schiffe noch nicht adjudicirt gewesen wären, und sie

keine englische sondern holländische Waaren am Bord hatten, die allegirten Gesetze nicht auf sie paſsten. *)

Das Prisenconseil condemnirte indeſs die holländischen Schiffe, und der Staatsrath des Königes confirmirte den 29sten Juny 1782 diese Entscheidung.

Da Spanien die Regel angenommen hat, daſs wenn ein Schiff, welches 24 Stunden im feindlichen Besitz gewesen ist, wiedergenommen wird, solches dem Kaper anheimfällt; so veranlaſste dies das Prisenconseil unterm 23sten Pluviose im Jahre 9 ex jure talionis die durch einen französischen Privatkaper von den Engländern während ihres Krieges mit Spanien wiedergenommenen spanischen Schiffe Sant Antonio y Animas und Inesperado dem Privatkaper zuzuerkennen. Herr Durand, der das Referat darüber im Prisenconseil hatte, sagte in Beziehung auf die Reclamation des spanischen Ministers, daſs die französische Regierung ungeachtet des spanischen Gesetzes, wenn die Wiedernahme durch ein Staatsschiff beschafft gewesen wäre, die Prisen zurückgegeben haben würde. Allein da die Wiedernahme durch einen Privatkaper geschehen sey; so könne die Regierung sich nicht dem Antriebe der Groſsmuth und ihrer Freundschaft überlassen.

*) Herrn v. Hennings Staatsschriften Pag. 215 u. s. w.

Durch die französischen und spanischen Gesetze hätten die Kaper das Eigenthum der wiedergenommenen Schiffe erworben, und die Bestimmung des Völkerrechtes passe nicht auf diesen Fall.

Das schwedische Schiff Elegance, Capitain Thulin, hatte eine im Prisenconseil für spanisches Eigenthum angenommene Ladung Schiffsbauholz am Bord. Es war von den Engländern genommen und durch einen französischen Privatkaper wiedergenommen worden. Aus obigen Gründen wurde den 13ten Germinal im Jahre 9 im Prisenconseil die spanische Ladung condemnirt, das schwedische Schiff freygegeben; allein demselben die Fracht aberkannt, unter der Anführung von dem Berichtsabstatter, daſs solche auch nicht von den Engländern würde bezahlt worden seyn.

ACHTZEHNTER ABSCHNITT.

Ueber die gesetzlichen Folgen von Eigenthumsveränderung während der Reisen, und einigen anderen Arten von Eigenthumsveränderungen.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Die Regel der englischen Admiralität ist in Rücksicht auf einen vorhandenen oder nahe bevorstehenden Kriegsstand, daſs man annehmen müsse, daſs das Eigenthum bis zur wirklichen Ablieferung so verbleibe, als es zur Zeit der Abladung war.

Diese Regel ist von Sir W. Scott in dem Falle der Ladung des Schiffes die Frau Margaretha, Capitain Crigsmann, sehr umständlich erläutert. *)

Er sagte bey Abgebung der Entscheidung über

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 318.

diese von einem Hamburger Kaufmann reclamirte Ladung:

Dies ist ein Reclam von Seiten des Herrn N. aus Hamburg, über einige am Bord dreyer holländischer Schiffe durch Befehl der Regierung 1795 angehaltener Quantitäten Wein. Seitdem sind die Schiffe condemnirt. In den Schiffspapieren, in so weit sie das Eigenthum bestimmten, stand angeführt, daſs die Ladungen spanischen Kaufleuten angehörten. Es ist bey diesem Falle wesentlich, die relative Lage der Länder, von denen diese Waaren kamen und nach denen solche bestimmt waren, in Betrachtung zu nehmen. Spanien und Holland waren damals mit diesem Lande in Alliance, und im Kriege mit Frankreich, welches die spanischen Kaufleute mögte haben verleiten können, das Eigenthum ihrer Waaren zu verheimlichen. Da es indeſs nicht erhellt, daſs dieses im geringsten der Fall gewesen sey; da die Güter unter englischer Convoy kamen, und da sie als spanische Weine abgeladen und anerkanntermaſsen nach Holland bestimmt waren; so war in dieser Hinsicht nichts, was unsere Kreuzer misleiten konnte. Man räumt ein, daſs Herr N. ein Einwohner Hamburgs sey, obgleich er kurz vor der Verschiffung dieser Ladung eine Reise nach Spanien machte, (wo er einige

Jahre zuvor gewohnt hatte,) um seine Angelegenheiten zu berichtigen, und dasjenige, was er da gelassen hatte, mit sich zu bringen. Er hatte aber Spanien vor dem Ausbruche der spanischen Feindseligkeiten verlassen, und seinen ursprünglichen Character als Kaufmann in Hamburg wieder angenommen. Die Auskunft, die er von seinen Verrichtungen in Spanien giebt, in so ferne solche diesen Fall betreffen, besteht darin, daſs er mit zwey spanischen Häusern Contracte über einige Weine, welche zu der Zeit schon wirklich abgeladen, und in itinere nach Holland waren, errichtete. Der erste Einwurf, der gemacht wurde, ist, daſs eine solche Uebertragung ungültig sey, und in einem Prisengerichte nicht allegirt werden könne, wo man das Eigenthum allemal in demselben Character, in welchem es abgeladen sey, bis es wirklich abgeliefert wäre, betrachte. Wenn man dies behaupten könnte, so wäre die Quästion entschieden, da man zugestanden hat, daſs diese Weine als spanisches Eigenthum abgeladen worden sind, und daſs spanisches Eigenthum jetzt confiscable geworden ist. Aber ich besorge, daſs dies eine Behauptung sey, die man nicht bis zu der Ausdehnung rechtlich vertheidigen kann. In dem gewöhnlichen Laufe der Dinge in Friedenszeiten, denn es wird nicht bestritten, daſs ein

solcher Contract nicht dem Rechte nach und zu Folge kaufmännischer Usance errichtet werden könne, kann sicher eine solche Unbertragung in Transitu Statt finden. Man hat sogar behauptet, dafs eine blofse Auslieferung des Connoissements eine Uebertragung des Eigenthums sey. Aber bestimmter mögte man sich vielleicht ausdrücken können, wenn man sagte, dafs es blofs das Recht, die Auslieferung zu verlangen, übertrage. Dafs eine Cedirung des Connoissements in Begleitung eines Kaufcontractes in dem gewöhnlichen Laufe der Dinge das Eigenthum dergestalt übertrage, dafs sowohl die Parteien als alle andere wirksam gebunden sind; kann nicht wohl bezweifelt werden. Wenn Krieg dazwischen kommt, so wird in Admiralitätsgerichten eine andere Regel festgesetzt, welche von der gewöhnlichen Praxis abweicht. In wirklich vorhandenem oder nahe bevorstehendem Kriegsstande hält man dafür, dafs man annehmen mufs, dafs das Eigenthum so verbleibt, wie es zur Zeit der Abladung ist, bis es wirklich empfangen wird. Dies entspringt aus dem Kriegsstande, welcher dem Kriegführenden das Recht giebt, die Güter seiner Feinde anzuhalten. Wenn eine solche Regel nicht existirte, so würde alles feindliche Eigenthum durch Uebertragung, welche man unmöglich entdecken könnte, protegirt

werden. Aus diesem Grundsatze glaube ich, hat man festgesetzt, daſs das Eigenthum in Transitu nicht an andere von den Eigenthümern übertragen werden kann, und in diesem Sinne erkenne ich solche als die Regel dieses Gerichtes an. Sie entsteht, wie ich gesagt habe, aus dem Kriegsstande, welcher anderen Parteien neue Rechte verschafft, und welcher nicht auf eine Transaction angewandt werden kann, die ihren Ursprung, wie diese, in friedlichen Zeiten hat. Diese Uebertragung muſs daher als nicht ungültig zur Zeit des Contractes in gesetzlicher Hinsicht angesehen werden. Da derselbe vor dem Kriege gemacht ist; so muſs er nach den gewöhnlichen Handelsregeln beurtheilt werden.

Die Ladung des Schiffes Sally Capitain Griffith, war im März 1793 in Baltimore, dem Anscheine nach für Rechnung von Conyngham, Nesbit et Co. in Philadelphia abgeladen, und an sie oder ihre Consignenten adressirt.

Unter den verborgenen Papieren fand man ein Document von dem französischen Minister in America, der nach Frankreich berichtete, daſs er mit Conyngham, Nesbit et Co. über eine Lieferung von Provision unter folgenden Bedingungen contrahirt habe: daſs die Waaren zu den laufenden Marktpreisen bey ihrer Ver-

schiffung, und die Fracht nach den niedrigsten laufenden Frachten bezahlt werden sollte; daſs das Ganze sollte versichert werden und daſs eine Provision von 5 Procent für alle kaufmännische Ausgaben und Gebühren zugestanden werden sollte. Des Krieges wegen ist man übereingekommen, fügte er hinzu, das Ganze als americanisches Eigenthum nach Havre oder Nantes zu überschicken, mit der Befugniſs für die französische Regierung, die Schiffe für die gewöhnliche Fracht damit nach anderen Häfen in Frankreich segeln lassen zu können. — Ich werde dem Capitain Briefe an die Maires der Städte mitgeben.

Auf das 12te und 20ste Interrogatorium deponirte der Capitain: „daſs er glaube, das Mehl sey das Eigenthum der französischen Regierung, und daſs es sogleich nach der Löschung französisches Eigenthum würde geworden seyn."

Die Reclamanten führten bey der Verhandlung der Sache an, daſs die Ladung als das Eigenthum americanischer Kaufleute zu erachten sey; daſs es von ihnen nach einem bestimten Orte hin beordert wäre, um daselbst abgeliefert zu werden, und daſs nach allgemeinen Rechtsprincipien das Eigenthum von dem Verkäufer an den Käufer nur durch wirkliche Ueberlieferung überginge. Der Contract, sagte man, blieb

immer noch zu erfüllen, bis die Ablieferung in Europa wirklich erfolgt seyn würde; daſs nur nach der Ablieferung die Bezahlung erfolgen würde und daſs kein Geld bezahlt oder irgend eine Vergütung gegeben sey, um das Eigenthum zu verändern.

Man bat, daſs das Gericht ferneren Beweis anordnen mögte, um diesen Umstand zu vergewissern.

Von Seiten der Captoren wurde erwiedert, daſs die allgemeine Gesetzesregel in Betreff von Käufer und Verkäufer in kaufmännischen Geschäften, die sich bloſs auf die contrahirenden Theile bezöge und die Rechte einer dritten Person nicht afficire, auf die in Kriegszeiten oder in Rücksicht auf Kriegszeiten errichteten Contracte nicht anwendbar gemacht werden könnte, bey welchen die Rechte der kriegführenden Theile zur Sprache kämen; daſs die Wirkung eines Contractes, wie der gegenwärtige, bloſs seyn würde, den contrahirenden Kriegführenden gegen seinen Feind zu beschützen, und daſs, wenn man dies zugestehe, alle Wegnahmen aufhören müſsten. Man sagte, es gelte für ein bekanntes Princip der Prisengerichte, daſs das neutrale Eigenthum zu allen Zeitepochen von der Verschiffung ohne Unterbrechung bis zum Ankauf und dem darauf erfolgten Verkauf als neutral erwiesen werden müſse, daſs das 12te und 20ste Interrogatorium in

der Absicht verfaſst wären, um zu erforschen ob die Güter nach ihrer Ankunft demselben Eigenthümer und keinem anderen zugehören und zugehören werden? Man bezog sich auf den Fall von Charles Haveresswerth vom Jahre 1741, in welchem es befohlen wurde, daſs alle angestellte Rechtsgelehrte die Form der Attestation abfassen sollten, und in welchem festgesetzt wurde, daſs das Eigenthum in den verschiedenen Perioden von der Verschiffung bis zur Ankunft im feindlichen Hafen, in Fällen wo Affidavits bey Mangelhaftigheit des ursprünglichen Beweises in der Stelle von Plea und Proof angenommen werden müssen, vergewissert werden sollte.

Das Gericht äuſserte: Es sey allemal die Regel des Prisengerichtes gewesen, das Eigenthum, welches in einem feindlichen Hafen abgeliefert und welches in Folge eines Contractes unmittelbar bey der Ankunft feindliches Eigenthum werden solle, als feindliches Eigenthum, wenn es in Transitu getroffen wird, zu erachten. Wenn ein solcher Contract in Friedenszeiten gemacht wird und keine Aussichten zum Kriege da sind; so existirt diese Regel nicht. Allein in Fällen, wie der gegenwärtige, wo die Form des Contractes gerade in der Absicht errichtet war, um der Gefahr beym Ausbruche der Feindseligkeiten zu entge-

hen, muſs die Regel nothwendigerweise angewandt werden. Das Connoissement besagt: „für Rechnung und Risico americanischer Kaufleute;“ allein Papiere an sich gewähren, wenn sie nicht von dem Capitain unterstützt werden, keinen Beweis. Anstatt seine Papiere zu corroboriren, deponirt der Capitain: „daſs bey der Ankunft die Waaren Eigenthum der französischen Regierung würden geworden seyn,“ und alle am Bord verheimlichte Papiere unterstützen ihn sehr in seinem Zeugnisse. Die Evidentia rei ist zu stark, um ferneren Beweis zuzulassen. Wenn man voraussetzt, daſs die Ladung bey der Ueberlieferung feindliches Eigenthum geworden seyn würde; so muſs die Wegnahme als die Ueberlieferung erachtet werden. Die Captoren stehen nach dem Rechte des Krieges an der Stelle der Feinde, und sind berechtiget, die Condemnation der Waaren, die in Folge eines solchen Contractes, wie dieser, verschifft wurden, zu verlangen. Nach jedem Grundsatze der von einem Prisengerichte nur befolgt werden kann, muſs diese Ladung condemnirt werden.

Es geschah auch.

Nach denselben Principien entschied Sir W. Scott auch in dem Falle der Ladung des Schiffes Noydt Gedacht, Capitain Walrave.

Das Schiff Atlas, Capitain Kembell, wurde in England mit einer americanischen Ladung Toback von Kaufleuten in America reclamirt. Ursprünglich war die Ladung, nach Vigo oder nach einem Markte zum Verkauf, an den Capitain consignirt, abgeschickt worden. Zu Vigo war die Ladung an die dortige Finanzadministration unter einer Verbindlichkeit des Capitains, für seine eigene Gefahr die Ladung in Sevilla abzuliefern und daselbst seine Bezahlung zu erhalten, verkauft. Auf der Reise von Vigo nach Sevilla wurde das Schiff genommen.

Für die Captoren behaupteten der Königs-Advocat und Laurence: dafs dieser Fall durch das Präjudicat von Sally, Capitain Griffith, entschieden sey.

Auf Seiten des Reclamanten führten Arnold und Robinson an, dafs dieser Fall von dem allegirten wesentlich verschieden sey, da in demselben der Contract eingestandenermafsen von Seiten des neutralen Kaufmannes errichtet war, um während der ganzen Reise von America nach Frankreich die Ladung vor einer Wegnahme zu beschützen — dafs im gegenwärtigen Falle die Waaren über das atlantische Meer gekommen wären, ohne ein bestimmtes Engagement; dafs der in Vigo in Betreff der Ablieferung in Sevilla errichtete Contract casuel sey, und von dem Zustande des

spanischen Marktes herrühre, und die Eigenthümer gänzlich von der Beschuldigung, in eine unneutrale Transaction sich eingelassen zu haben, exonerire; daſs, was den Capitain betreffe, man es nicht anders annehmen könne, als wenn er gleich anfänglich auf die Nachricht von einem besseren Markte zu Sevilla seinen Cours dahin gerichtet hätte, wie er in einer früheren Periode seiner Reise das Recht zu thun gehabt hätte.

Der Richter sagte den 21sten März 1801: „Ich sehe nicht, wie dieser Fall von dem allegirten verschieden ist. Ich halte mich verpflichtet, die Ladung aus dem Grunde zu condemniren, weil sie genommen wurde, während sie nach einem feindlichen Hafen ging, um daselbst an den Feind abgeliefert und von ihm bezahlt zu werden, da sie wirklich sein Eigenthum in Folge einer desfalsigen Uebereinkunft geworden war, die von Seiten einer Person errichtet wurde, die als der über die Ladung ernannte Agent zu erachten ist. Sie kam von America als americanisches Eigenthum, wurde aber in Vigo an die spanische Regierung verkauft, und ging von da als spanisches Eigenthum nach Sevilla. Der Contract, in Folge dessen sie dahin ging, war bestimmt und unbestreitbar. Die

Waaren können durchaus nicht anders als wie spanisches Eigenthum erachtet werden.

Die Ladung wurde condemnirt, das Schiff zurückgegeben und die Fracht verweigert, da das Schiff auf einer Reise in dem Küstenhandel des Feindes angetroffen wurde.

Carl Walter, Capitain Schmidt. *)

Dieser Fall betraf eine Ladung Häute, die am Bord eines dänischen Schiffes in dem Tajo mit einer Bestimmung für St. Andero in Spanien verladen waren. Diese Häute waren aus einem spanischen Schiffe, welches aus Brasilien unter dem Schutze einer portugiesischen Convoy angekommen war, übergenommen. Sie wurden von Herrn Beljeiar, einem gebornen Preufsen, der in Lissabon wohnte, und Handlung trieb, reclamirt.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung:

Dies ist der Fall einer Ladung Häute, welche reclamirt wird, als das Eigenthum von Herrn Beljeiar, der als ein preufsischer Unterthan beschrieben wird; allein der in Lissabon wohnt und daselbst Handlung treibt. Die Reise war von Porto Franco im Tajus nach St. Andero in Spanien bestimmt. Die erste Be-

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 207.

merkung die sich der Aufmerksamkeit des Gerichtes aufdringt, ist die Antwort des Capitains auf das 22ste Interrogatorium, in welcher er, so viel ich sehe, auf keine andere Weise gesprochen hat, als wie es ganz natürlich auf die Frage war, oder dafs er irgend eine Digression von der geraden Antwort auf die Frage gemacht hat. Er sagt:

„Dafs die ganze Ladung in Lichterschiffen an Bord war gebracht worden; dafs sie ganz, wie er damals gehört habe und ihm gesagt wäre, aus einem daselbst liegenden Schiffe gebracht wäre, welches unter portugisischer Convoy aus Brasilien gekommen sey." Er deponirt: „dafs es ihm so gesagt wäre," und er scheint dasjenige, welches er hörte, zu glauben. Die anderen Zeugen concurriren darin, dieselbe Auskunft, obgleich nicht ganz so bestimmt, zu geben. Diese dergestalt an Bord genommene Ladung war nach einem spanischen Hafen bestimmt; allein es erhellt nicht, ob sie nach ihrem ursprünglichen Bestimmungs- oder nach einem andern Hafen ging. Jetzt da ich aufgefordert werde, den Reclamanten zum ferneren Beweise zu lassen, mufs ich bemerken, dafs es aus den Depositionen erhellt, dafs der Reclamant die Ankunft einer spanischen Flotte um diese Zeit in dem Tajus gewufst hat, und daher hätte man erwarten können, dafs es

wäre gezeigt worden, daſs diese Häute keine spanische Producte wären, oder daſs, wenn sie es wären, sie durch eine bona fide Importation und einen Kauf das Eigenthum eines Portugisen geworden wären, obgleich es von dem Käufer auf allen Fall sehr unvorsichtig gewesen wäre, die ursprüngliche Destination mit den Waaren zu verfolgen. Diese Bemerkung in Betreff desjenigen, welches der Reclamant hätte thun können, wird noch mehr durch den Umstand bestärkt, daſs jetzt fernerer Beweis angeboten wird.

Man hat einige Bemerkungen über die den brittischen Kreuzern imputirte Praxis hingeworfen, daſs sie nämlich in Lissabon einliefen, um von da aus zu versegeln, und Eigenthum, welches aus diesem Hafen verschifft wurde, zu kapern. Die Umstände, die in diesem Falle zum Vorschein gekommen sind, müssen, denke ich, uns vorbereiten auf eine solche Folge, wenn sie anders wahr ist, ohne viele Verwunderung oder Unwillen zu sehen, weil, wenn die portugisische Regierung zu einer solchen elenden Abhängigkeit von Spanien heruntergesunken ist, ihre Convoys herzugeben, den spanischen Handel gegen brittische Capturen zu beschützen — es sich in Kriegszeiten herauszunehmen, den spanischen Handel gegen die Kreuzer seiner eigenen Alliirten zu beschützen; so ist es wirklich

nicht zu verwundern, dafs der Friede seiner Häfen auf einige Zeit unterbrochen wird.

Was indefs in diesem Falle geschehen ist, scheint auf keine Weise die Rechte neutraler Häfen verletzt zu haben, weil der Kaper auslief, die Wegnahme in offener See vorfiel, und gegen den Kaper kein solcher Mifsbrauch erwiesen ist.

Man hat Affidavits eingebracht, um zu zeigen, dafs diese Häute Buenos Ayros-Häute sind, und ich bemerke auch, dafs sie in dem Berichte der Taxations- und Verkaufscommissarien, von denen einer zu Folge der regulairen Praxis von dem Reclamanten ernannt ist, eben so beschrieben werden. Alle stimmen darin überein und sagen: „dafs über den Gegenstand nur eine Meinung herrsche.“ Auf die Auctorität von zwey Kaufleuten wurde es ferner angeführt: „dafs, wenn es brasilianische Häute gewesen wären, sie in Lissabon und nicht in Porto Franco hätten müssen importirt werden, und zwar in einem portugisischen Schiffe.“ In keinem der Papiere scheint der Zoll aufgeführt zu seyn.

Durch diese Umstände ist es daher genügend für mich dargethan, dafs keine solche Importation in Lissabon erfolgte, die einen Ankauf justificiren könnte, da es wiederholt erkannt ist, dafs in Kriegszeiten

Eigenthum in Transitu nicht gesetzlicher Weise transportirt und veräufsert werden kann. Es sind Gründe vorhanden, zu schliefsen, dafs keine bona fide Importation erfolgte, und wenn dem so wäre, so würde der Umstand, dafs ein Verkauf Statt gefunden habe, zu nichts helfen; die Waaren wären der Gefahr unterworfen, noch immer in demselben Lichte betrachtet zu werden, als wenn sie in Transitu nach ihrem ursprünglichen Bestimmungshafen wären genommen worden.

In dem Falle der Ladung des Schiffes Doris, wo der Anwald nichts Neues zu sagen wufste, würde eben so entschieden.

In dem Falle des Schiffes Potrinpos, documentirt von Lissabon auf Embden, sagte der Königsadvocat: dafs unter der Ladung 2000 Häute, die aus Buenos Ayros herstammten, von der Qualität derjenigen verladen wären, welche von Herrn N. in Embden reclamirt würden, in deren Hinsicht eine gleiche Entscheidung abgegeben werden müfste. Dafs indefs noch 10000 andere Häute vorhanden wären, die für brasilische Häute ausgegeben würden, in deren Hinsicht fernerer Beweis producirt werden müfste, da der Capitain nicht im Stande wäre, die Papiere zu verificiren.

Arnold bat für den Reclamanten, dafs in Hinsicht

der ganzen Quantität der fernere Beweis admittirt werden mögte, da in Hinsicht derselben die Zollabgaben in Rechnung aufgeführt und als entrichtet angegeben wären, und dafs nichts Conclusives vorhanden sey, um zu zeigen, dafs diese Häute Buenos Ayros-Häute wären.

Replicando sagte der Königsadvocat: dafs, was die 2000 Buenos Ayros Häute betreffe, es eben so gut wie im obigen Falle ein Handel über Güter in Transitu wäre.

Allein der Richter bemerkte, dafs dies nicht ganz der Fall sey. Wenn sie wirklich nach Embden gingen, fügte er hinzu, so war die ursprüngliche Reise dadurch abgebrochen. Ich will den ferneren Beweis über die ganze Quantität sehen.

Den 21sten May 1802 wurde auf ferneren Beweis diese Sache gehört; allein das Gericht erachtete denselben unzureichend, verwarf den Reclam und condemnirte die ganze Quantität.

In dem schon in dem ersten Bande dieses Werkes angeführten Falle, die hamburger Ladung des dänischen Schiffes Anna Catharina betreffend, *) sagte Sir William Scott über diese Materie: Dies ist der Fall

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 109.

eines dänischen Schiffes, welches mit einer Ladung Leinewand, Genever, Käse u. s. w. von Hamburg nach La Guayra oder Porto Caballo bestimmt, genommen wurde. Ein hamburger Kaufmann reclamirt die Ladung. Es sind verschiedene Zeugen in dieser Sache abgehört und unter andern der Supercargo, der keine unbefangene Auskunft gegeben hat. Er sagt in seiner Aussage, daſs die Ladung hätte zu Markte gebracht werden sollen. Allein im Laufe der Verhandlung über diesen Fall ist auf ferneren Beweis ein Contract producirt, welcher darthut, daſs diese Waaren zu Folge einer speciellen Uebereinkunft mit dem Superintendanten von Carraccas versandt wurden, und daſs, bloſs in dem Falle, daſs dieser Contract nicht in Erfüllung gebracht werden könnte, (ein Umstand auf den keine der Parteien rechnete, oder den sie intendirten) die Waaren auf den Markt gebracht werden sollten. Von der Aussage des Supercargos, um sich auf das Gelindeste darüber auszudrücken, muſs man demnach sagen, daſs sie nicht so ist wie die Thatsache. Vorläufig wird es nothwendig seyn, die Natur des Contractes zu untersuchen, der jetzt für das Fundament der ganzen Unternehmung genommen wird, und der wahrscheinlich das gesetzliche Princip, welches das Gericht verpflichtet ist auf den Fall anzuwenden, sehr afficiren wird. —

Ueber die Natur dieses Contractes entstehen 2 Fragen. Erstens, wie ist das Eigenthum nach den Gesetzen zu betrachten? Wenn anzunehmen ist, daſs die Ladung wirklich spanisches Eigenthum geworden ist; so ist der Fall zu Ende, kraft der Regel, daſs Waaren, die nach einem Kriegführenden unter der Bedingung gehen, daſs sie gleich bey der Ankunft sein Eigenthum werden sollen, confiscable sind. Diese Regel ist allgemein von diesem Gerichte angewandt und durch die Auctorität des Obergerichtes confirmirt. Zwar ist eine Distinction zu Gunsten von Contracten zugelassen, die vor einem Kriege und ohne alle Rücksicht auf einen Krieg gemacht waren; allein wenn Contracte, die vor einem Kriege und ohne alle Rücksicht auf einen Krieg gemacht sind, durch eine Verschiffung nach dem Ausbruche der Feindseligkeiten executirt werden; so ist der Grund, dem zu Folge die günstige Distinction gemacht wurde, nicht mehr vorhanden. Der Originalcontract involvirte anfänglich nichts Nachtheiliges, da beide Partheyen Feinde waren. Allein zu Folge des Princips, welches ich angeführt habe, wird der Umstand, daſs eine Parthey nach Abschluſs des Contractes und vor der Ausführung desselben neutral, und eine Verschiffung hierauf erst vorgenommen wird, einen Fall veranlassen, welcher nicht innerhalb

der Grenzen der Relaxation liegt. Durch die Cession von Curaçao, (wo Herr Robinson wohnte, der ursprünglich den Contract mit dem spanischen Superintendanten abgeschlossen hatte) wurde Herr Robinson nicht neutral, sondern ein Unterthan dieses Landes, und da der Contract dadurch illegal wurde, so hätte er jetzt aufhören sollen, denn durch die Veränderung seiner bürgerlichen Verhältnisse waren seine legalen Fähigkeiten, einen solchen Contract vollziehen zu können, gänzlich erloschen. Allein er ist nicht der Mann, für den die gegenwärtige Ladung reclamirt wird. Die Waaren wurden nicht für seine Rechnung abgeladen, obgleich er zu der Zeit in Hamburg war, um die Vollführung des Contractes zu bewirken. Diese Verschiffung geschah durch Herrn N. und andere hamburger Kaufleute, an die ein Theil des Contractes von Robinson cedirt war. Man hat bey der Verhandlung angeführt, daſs, da der Contract in den Händen von Robinson illegal geworden war, die Illegalität davon haften bliebe, und diejenigen Personen afficiren würde, die ihn nachmals vollziehen wollten. Ich bin nicht geneigt dafür zu halten, daſs er sie als ein Contract der gegen Unterthanspflichten eingegangen oder vollzogen wurde, afficiren kann. Die unmittelbaren Ablader, die Herren N. et Co. in Hamburg, die

in Folge des Contractes verfuhren, der an sie devolvirt war, um die Güter zu liefern und die Retourladung auf dieselbe Weise zu empfangen, als Herr Robinson sie empfangen haben würde, sind neutral. Keine Unterthanspflichten verhinderten sie, mit den Feinden dieses Landes directen Handel zu treiben. Es kann nicht gesagt werden, daſs die Verletzung irgend einer Pflicht dieser Art von Robinsons Seite an sie, die neutrale Kaufleute und denen beyde Länder gleichgültig sind, übertragen werden konnte. Angenommen, daſs sie in dieser Lage sich befinden, welchen Character haben nun die Waaren bey dieser Transaction? Ist es nicht fürs Erste eine Ladung, die gleich unmittelbar nach der Ankunft das Eigenthum der spanischen Regierung werden sollte? War der spanische Gouverneur nicht berechtiget, den Besitz fordern zu dürfen? Bloſs wenn die spanische Regierung den Contract verletzen würde, so sollten die Güter zu Markte gebracht werden. Die Ablader betrachteten sich in Folge des Contractes verpflichtet, die Ladung zur Disposition der spanischen Regierung abzuliefern. Sie hielten sich zu den für sie aus dem Contracte flieſsenden Wohlthaten berechtiget, und den für sie aus dem Contracte entspringenden Pflichten unterworfen. Sollte nach der Ankunft des Schiffes noch

irgend etwas vorgenommen werden, ehe sie abgeliefert wurde? War dies von der Beschaffenheit, um diesen Fall dadurch wesentlich von the Sally, Capitain Griffith, und anderen Präjudicaten dieser Art zu unterscheiden? Konnte der Reclamant irgend eine Eigenthumshandlung noch vornehmen, um die Ablieferung zu verhindern? Wo nicht, so müssen die Güter erachtet werden, als wären sie in Itinere das Eigenthum des Feindes geworden.

Man hat sich auf 2 oder 3 Umstände bezogen, um diesen Fall von dem obigen Präjudicat zu unterscheiden. Man hat gesagt, dafs die Waaren nicht an das Zollhaus, sondern an einen Agenten Namens Young abgeliefert werden sollten. Dies allein wird keine materielle Distinction gewähren. Denn wenn er verpflichtet gewesen ist, sie an das Zollhaus abzuliefern, so kann eine Tradition an ihn nicht anders als diejenige an das Zollhaus selbst angesehen werden. Wenn in dem Falle Sally ein americanischer Bevollmächtigter in Frankreich stationirt gewesen wäre, um die Waaren zu empfangen; so denke ich nicht, dafs dieser Umstand in der Entscheidung der Lords einen Unterschied gemacht haben würde. Zweytens hat man gesagt: die spanische Regierung hätte vielleicht die Annahme der Waaren verweigern können; allein alle

Briefe und Papiere, welche diesen Fall aufklären, sind voll von der Verpflichtung der spanischen Regierung, sie anzunehmen. Zu gleicher Zeit war es aber auch in dem Reiche der Möglichkeit, daſs eine entfernte Regierung, die vielleicht an ein Verfahren gewöhnt seyn mögte, welches bey willkührlichen Regierungen im allgemeinen nicht selten ist, es unbequem finden könnte, den Contract, so förmlich er auch eingegangen war, zu vollziehen, und es daher verweigern mögte, ihn eben so wenig wie irgend einen anderen Contract, den sie eingegangen wäre, zu vollziehen. Es war daher eine kluge Vorsicht, gegen die Möglichkeit dieses Eräugnisses auf seiner Hut zu seyn, obgleich solches nur durch die Verletzung von Treue und Glauben geschehen konnte, gegen welche die andere Parthey ein Recht zu protestiren hatte. Ueber diesen Punct hat man ferner gesagt, daſs diese Waaren nicht mit denjenigen, die in dem Contracte aufgezählt sind, übereinkommen, daſs es keine Contractgüter sind, und daſs daher die spanische Regierung die Wahl hatte, ohne deshalb Treue und Glauben zu verletzen, sie nach Willkühr anzunehmen oder nicht. Allein ich halte dafür, daſs es der Parthey jetzt nicht mehr offen steht, diese Angabe zu machen, da es aus ihren Briefen evident ist, daſs sie die spani-

sche Regierung klar und unbedingt verpflichtet hielten, die Waaren als Contractgüter zu nehmen. Die Briefe, nämlich die Briefe von Robinson, beschreiben die Waaren als solche, die schon früher in Kraft des Contractes geschickt wären, und über welche man keine Schwierigkeit gemacht habe. Sie drücken eine zutrauliche Erwartung aus, daſs die Waaren als solche würden aufgenommen werden, da man von dem Contracte keine andere Abweichung gemacht habe, als woranf beide Partheyen stillschweigend den Contract ausgedehnt hätten, und die in Folge des Contractes bey allen früheren Geschäften angenommen wären, und die nicht aufgeschossen werden könnten, wenn man nicht auf Treue und Glauben Verzicht leisten wollte. Nachdem dieses geschehen ist, haben die Partheyen nicht die Freyheit zu sagen: „es sind keine contractmäſsige Güter," eben so wenig wie der Reclamant in der Sally die Freyheit gehabt haben würde, sagen zu dürfen: „daſs das Mehl nicht von der Qualität wäre, welche der Contract erfordere." Diese Distinctionen sind nach meiner Meinung durchaus unzulänglich, um den Fall von der Auctorität der vorher angeführten zu unterscheiden. In Fällen, wo die Waaren in Folge eines Contractes versandt sind, kann es sicher der Parthey nicht frei stehen, vorzuschützen, daſs die

versandten Güter nicht contractmäfsig wären. In allen Fällen dieser Art ist es die stillschweigende Uebereinkunft der Parteien, dafs die abgeschickten Waaren, die auf die Wohlthaten des Contractes Anspruch machen wollen, contractmäfsig seyn müssen, und es soll demjenigen, der Waaren mit diesen Ansprüchen absendet, nicht frey stehen, zu sagen, dafs sie nicht contractmäfsig sind. Giebt es andere Gründe? Hätte derjenige, der die Importation machte, nach der Importation die Freiheit gehabt, die Waaren an sonst irgend jemand zu verkaufen? Man sagt, dafs La Guayra ein offner Hafen ist, und dafs sie dahin nach offenem Markte hätten gehen können; allein in Facto thaten sie es nicht. Wenn La Guayra auch noch so frey war, so dafs jedes gewöhnliche neutrale Schiff dahin gehen und ohne alle Hindernisse seine Ladung veräufsern durfte; so hätte dieses Schiff es nicht thun können. Es hätte sich bey dem Zollhause melden müssen, um zollfrey die Waaren importiren zu können, und wären sie erst ohne Zoll importirt; so hätte es den Spaniern freigestanden, sie laut des Contractes zu reclamiren, und hätten sie diesen Reclam gemacht, wer in der Welt hätte ihnen den Besitz vorenthalten können? Dadurch dafs die Reclamanten sie als zollfreye Güter hätten importiren

wollen, hätten sie eingeräumt, daſs es Contractgüter wären, und die Spanier hätten ein Recht gehabt, die Ablieferung derselben zu verlangen, ohne daſs sie den Toback abliefern durften. Es ist nicht unwichtig, daſs die Waaren nicht durch eine vorläufige Ablieferung von Toback in Baratt erst gekauft werden durften, sondern sie muſsten erst deponirt werden als das Kaufequivalent für den Toback, der erst demnächst abgeliefert wurde. Vergeblich sagen die Reclamanten, daſs sie bey ihrer Ankunft in La Guayra auf ihr Privilegium hätten Verzicht leisten und sich mit allen anderen Kaufleuten in gleichen Rang stellen können, da der Contract zwischen Robinson und N. sie verpflichtet, den Contract zu erfüllen, falls die spanische Regierung denselben erfüllen wollte. Bloſs auf den Fall der ungerechten Weigerung der spanischen Regierung, den Contract zu erfüllen, sollte das Schiff als ein gewöhnliches Handelsschiff angesehen werden und den Markt befahren. Unter diesen Umständen bin ich sehr geneigt dafür zu halten, daſs diese Ladung in Kriegszeiten nach dem Hafen eines Kriegführenden ging, um daselbst unmittelbar nach der Ankunft das Eigenthum eines Kriegführenden zu werden, und daſs schon allein aus diesem Grunde die legalen Folgen der Condemnation auf das Eigenthum haften würden.

Es ist überdies eine zweite Quästion vorhanden. Ob dieser Handel nicht auf Robinson den Character eines spanischen Kaufmannes heftete, und wenn dies der Fall war, ob solcher nicht auf diejenigen überging, die den Contract von ihm sich übertragen liefsen? Welches ist die Wirkung des Contractes? Er ertheilt ein privilegirtes Monopol über den ganzen Tobackshandel dieser Niederlassung auf drey Jahre, und dieses Privilegium wird durch ein anderes von einer mächtigeren Beschaffenheit geschützt. Diese Güter hätten zollfrey importirt und andere zollfrey exportirt werden sollen. Sie sollten an die spanische Regierung verkauft werden, und dies zum Gebrauch dieser spanischen Niederlassung. Dies ertheilt wenigstens alle Vortheile des spanischen Characters und geht vielleicht noch weiter, da es vernünftiger Weise nicht angenommen werden kann, dafs ein spanischer Kaufmann blofs wegen seines Indigenats in dem gewöhnlichen Gange des Privathandels zu einem solchen Privilegio würde zugelassen werden. Kann eine solche Ertheilung einer auszeichnenden Gnadensbezeugung, wodurch Herr Robinson höher wie der spanische Kaufmann gehoben wird, für etwas weniger angesehen werden, als für die Ertheilung sämtlicher Vortheile des spanischen Characters, so weit diese Transaction geht? Welches

fehlt noch in dieser Lage, um den vollkommenen spanischen Character zu constituiren? Nichts, als persönliche Anwesenheit. Man kann kaum von der Parthey sagen, dafs diese fehlt, da sie einen angestellten Bevollmächtigten in der spanischen Niederlassung wohnen haben, um diese permanente kaufmännische Unternehmung zu führen. In allgemeinen Fällen wird es zwar nicht dafür gehalten, dafs ein neutraler Kaufmann, der auf gewöhnliche Weise nach einem feindlichen Lande handelt, den Character einer daselbst domicilirten Person durch den blofsen Umstand erhält, dafs er daselbst einen Gevollmächtigten für beständig angestellt hat, denn in gewöhnlichen Fällen wird die Wirkung einer solchen Wohnhaftigkeit durch die Natur des Handels und durch den neutralen Character des Kaufmannes selbst aufgehoben. Allein es kann sehr verschieden seyn, wenn der Principal nicht auf den Fufs eines gewöhnlichen Kaufmannes seine Handlung nach dem Feinde betreibt; sondern als ein von dem Feinde privilegirter Handelsmann. Hier beschützt ihn die Natur seines Handels nicht; im Gegentheil der Handel selbst ist der privilegirte Handel des Feindes, der ihn auf den Fufs seiner gewöhnlichen Unterthanen und selbst noch höher setzt. Dieser Umstand hat in einem solchen Falle, wenn ich so sagen

darf, die Wirkung die Totalität desjenigen, welches zu einem spanischen Character erforderlich ist, zu vollenden. Dies ist der Stand, den Herr Robinson in Folge des Contractes würde gehabt haben.

Wie afficirt dies Herr N., der die Ausführung des Contractes übernommen hat? Die legale Wirkung davon wird seyn, denjenigen, der den Contract übernimmt, mit demselben Character zu bekleiden; so weit die Unternehmung geht. Herr Robinson wird durchaus nicht wegen irgend etwas Eigenthümlichen in seinem Character an und für sich in Anspruch genommen, sondern durch die Annahme dieses Contractes und weil er dem zu Folge sich betragen hat. Wenn jemand anders einen Theil in dem Contracte nimmt uud die Vortheile desselben einerndten will; so nimmt er auch Theil an den legalen Folgen des Contractes. Er acceptirt sein Privilegium, er adoptirt seinen an Ort und Stelle wohnenden Bevollmächtigten; es würde monströs seyn zu sagen, daſs die Wirkung des Originalcontractes dem contrahirenden Theile einen spanischen Nationalcharacter ertheilen würde; allein daſs er ihn an 100 Personen auswuchern dürfe, die zu Folge ihrer resp. Antheile alle Vortheile davon hätten, ohne irgend einen der Nachtheile des spanischen Characters zu haben. Die Folge davon würde seyn, daſs der Contract

durch die einzige Weise wie er ausgeführt werden könnte, beschützt werden würde, da mehrere an einem Contracte von diesem Umfange Theil nehmen müssen, und jede untergeordnete Person beschützt wird; so entsteht dadurch ein Contract, der dem ursprünglichen Unternehmer für das Ganze schädlich ist, allein auf keine Weise irgend eine der Personen präjudicirt, die ihn in Ausführung bringen.

Aus diesen Gründen bin ich der Meinung, daſs diese Güter als das Eigenthum der spanischen Regierung erachtet werden müssen, und ferner, daſs diese Reclamanten dem Nachtheile ausgesetzt sind, als Personen die durch diese Transaction mit dem spanischen Character bekleidet wurden, erachtet zu werden.

Die Ladung wurde condemnirt.

De danckebaar Africaan, Capitain Smit, ein holländisches Schiff, welches von Batavia nach Holland bestimmt war, wurde den 6ten November 1795, 7 Seemeilen südlich von dem Vorgebirge der guten Hoffnung genommen. Wie es bey dem Cap anlangte, gaben Goetz et Voss, Einwohner auf dem Cap, die damals Unterthanen Groſsbrittaniens geworden waren, einen Reclam in Betreff desselben ein. Auf eine Caution, Adjudication veranlassen zu wollen, war ihnen die Ladung ausgeliefert worden.

Sir William Scott sagte den 19ten Dec. 1798: Ich bin der Meinung, daſs dieser Fall durch das Präjudicat im Appellationsgerichte in Betreff der Negotie et Zeevaart decidirt wird. Ich erinnere mich dieses Falles sehr wohl, da ich der jüngste Advocat in der Sache und sehr aufmerksam darauf war, und da in der untern Instanz die Meinungen in dem Gerichte sehr getheilt waren.

Es war der Fall eines Schiffes, welches von Demerara nach Mittelburg in Holland den 30sten Januar 1781 versegelte, 6 Wochen nach der Kriegserklärung gegen Holland. Demerara übergab sich den brittischen Truppen den 14ten März, und die Wegnahme des Schiffes erfolgte den 25sten.

Die Capitulationsbedingungen waren sehr vortheilhaft. „Die Einwohner haben den Eid der Treue zu schwören und haben die Erlaubniſs, ihr Eigenthum zu exportiren, und sind in aller und jeder Hinsicht als brittische Unterthanen zu behandeln, bis man Sr. Majestät Befehl darüber erfährt.“ Obgleich dies anfänglich nur in Folge der Proclamation des Ueberwinders festgesetzt wurde; so erhielt es doch vollkommene Gültigkeit, als der König es genehmigte. Es war daher ein Fall, in welchem Protection so bündig ver-

sprochen war wie es nur seyn konnte, anerkannt und bestätiget von der höchsten Gewalt im Staate.

Unter diesen Umständen hielt der Richter in der Admiralität den Reclam für so begründet, daſs er Freilassung erkannte, und dies nicht bloſs in Folge seiner Meinung.

Im Appellatorio aber waren die Lords der Meinung, daſs Eigenthum, mit welchem man nach einer Kriegs-Erklärung und vor einer Uebergabe versegele, wenn es auf einer Reise genommen würde, nicht durch die darauf eingetretene Capitulation beschützet würde.

Die Entscheidung wurde nicht aus irgend einer Rücksicht auf einen illegalen Handel oder aus der spitzfindigen Hinsicht, daſs, indem die Eigenthümer brittische Unterthanen wurden, der Handel, in welchem das Eigenthum engagirt war, ex post facto illegal wurde, motivirt, noch nahm man im mindesten Rücksicht darauf, daſs Demerara wieder zur Zeit der Adjudication eine holländische Colonie geworden war. Man erklärte, daſs die Sache nach demselben Grundsatze würde entschieden werden, nach welchem sie würde entschieden worden seyn, wenn sie zur Zeit der Wegnahme zur Entscheidung vorgekommen wäre. Bloſs aus dem Grunde, weil es holländisches Eigenthum war, erfolgte die Condemnation in dieser Sache.

Ich erinnere mich des Ausspruches eines grofsen rechtsgelehrten Lords, des Lord Cambden, „dafs das Schiff „als ein holländisches Schiff versegelt sey und seinen „Character in Transitu nicht hätte verändern können."

Diese Entscheidung des höchsten Gerichtes mufs mich bestimmen, woferne in dem vorliegenden Falle keine Distinctionen sind, welche denselben von dem Gesetze dieser Entscheidung eximiren. Man hat folgende Distinctionen angegeben, dafs die Colonie in diesem Falle nicht feindlich sey, dafs das Schiff nicht im Begriff war, nach dem Feinde zu versegeln; sondern dafs es vorher auf dem Cap in die Hände der dermaligen Eigenthümer, welche brittische Unterthanen waren, würde gekommen seyn, welche die schliefsliche Bestimmung desselben würden abgeändert haben.

Was den ersten Punct betrifft, dafs Holland nicht feindlich war; so ist es genug, dafs nachmals Feindseligkeiten ausbrachen, und dies mit retroactiver Wirkung. Das Beste, welches man sagen kann, ist, dafs der Zustand der Dinge damals sehr zweifelhaft war; allein alles Eigenthum, welches während des damals zweifelhaften Zustandes der Dinge genommen wurde, hat man nachmals condemnirt. Indefs hat man ferner gesagt, obgleich Holland wäre feindlich geworden,

so sey dies doch nicht mit dem Cap der Fall gewesen. Wenn man beweisen könnte, daſs diese Colonie der alten Regierung zugethan blieb; so mögte dieselbe berechtigt seyn, von dem feindlichen Character eximirt zu werden; allein dies ist nicht gezeigt worden, und man hat keinen Grund dies anzunehmen. Die Colonisten übergaben sich als holländische Unterthanen, und man hat daher jetzt keinen Vorwand, einen anderen Character geltend zu machen. Die andere Distinction besteht darin, daſs dieses Eigenthum in die Hände der Eigenthümer würde gekommen seyn, da in dem Demerara-Fall die Eigenthümer es aus ihren Händen gelassen hatten und es in den Besitz des Mutterlandes würde gekommen seyn. Allein es ist in den Acten kein entscheidender Beweis da, daſs das Eigenthum würde nach dem Cap gekommen seyn, und da dem so ist, so ist dasselbe noch immer der Gefahr ausgesetzt, als in Transitu nach Holland genommen erachtet zu werden, wo unleugbar die Reise sich endigen sollte, und in welchem Character? als die eines holländischen Schiffes in einem holländischen Hafen. Ich will nicht gesagt haben, daſs, wenn das Schiff wirklich auf dem Cap angekommen gewesen und wirklich in die Hände der Capitulanten gekommen wäre, sie nicht als in Possession würden beschützt

worden seyn; allein da das Eigenthum, ehe es dahin gelangte, als holländisches Eigenthum genommen wurde; so bin ich durch die Entscheidung der Lords gebunden und ich halte mich verpflichtet zu sagen, dafs der Character des Eigenthums in Transitu nicht verändert werden konnte, und dafs ich dasselbe als holländisches Eigenthum condemniren mufs.

Der Fall des Hersteller, Capitain de Koe, hatte mit dem Vorhergehenden viele Aehnlichkeit. Die Ladung in diesem Falle war im Febr. 1795 verschifft und wurde auf einer Reise nach Holland den 27sten Aug. genommen. Die Kriegserklärung gegen Holland erfolgte den 15ten Sept. 1795, und die Uebergabe des Caps an die Engländer den 16ten desselben Monats.

Das Schiff und verschiedene Theile der Ladung wurden den 29sten April 1796 für mehrere Einwohner des Caps, die brittische Unterthanen waren, reclamirt.

Sir W. Scott sagte den 17ten July 1799 bey der Entscheidung: Die zu entscheidende Frage betrifft Eigenthum, welches sich in einer sehr sonderbaren Lage befindet. Es ist Eigenthum, was mehreren Personen auf dem Cap zugehört und vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten angehalten wurde, die erst nachher erfolgten, und durch eine Capitulation sind die Einwohner auf dem Cap unter brittischen

Schutz genommen worden. Es ist daher die Frage: ob die Parthey durch die Capitulation zu diesem Eigenthume berechtigt ist?

Sicher ist es die allgemeine Regel, dafs persönliches Eigenthum dem Rechte der Personen folgt, dafs wenn die Person zur Zeit der Wegnahme zur Restitution berechtigt und zur Zeit der Adjudication fähig ist, einen Reclam anstellen zu dürfen, sie als eine zur Restitution berechtigte erachtet werden mufs. Allein obgleich dies die allgemeine Regel ist, so können doch besondere Ausnahmen davon Statt finden. Distincte Charactere mögen auf Eigenthumstheile eingedrückt werden, welche es veranlassen können, dafs sie von der allgemeinen Regel in Hinsicht des Eigenthums Ausnahmen veranlassen.

Man hat 2 Fälle als conclusive Präjudicate über diesen Gegenstand allegirt, nämlich: die Negotie et Zeevaart, und de danckebaar Africaan.

In dem vorliegenden Falle versegelte das Schiff vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten, und wenn der Zustand von Holland einen bestimmten und deutlichen Character der Freundschaft gegen Grofsbrittanien gehabt hätte; so würde ich dafür gehalten haben, dafs die Partey zur Restitution und zu der Rechtswohlthat würde berechtiget gewesen seyn, dafs der

National-Character nicht in Transitu verändert werden kann.

Allein man muſs sich erinnern, daſs Holland zu der Zeit nicht in dem Zustande war. Obgleich wir sagen, daſs die Kriegserklärung erst den 15ten Sept. erfolgte; so müssen wir uns doch erinnern, daſs der Zustand von Holland viele Monate vorher sehr zweifelhaft war. Nachfolgende Begebenheiten haben es mit retroactiver Wirkung bestimmt, daſs der Character von Holland während dieses ganzen zweifelhaften Zustandes der Dinge als feindlich müsse erachtet werden, und daſs das Eigenthum holländischer Unterthanen, welches während desselben angehalten ist, als feindlich müsse behandelt werden, und obgleich die Kriegserklärung den Unterschied entstehen macht, daſs es dem individuellen Captor ein Recht auf die weggenommene Sache giebt an der Stelle der Krone; so ist dies doch bloſs etwas, welches sich auf England bezieht, und keinen Unterschied in Hinsicht der Admission des Reclams des vorigen Rheders macht.

Im gegenwärtigen Falle versegelte das Eigenthum vor den Feindseligkeiten, das heiſst, vor der Kriegserklärung; denn man muſs nur daran denken, daſs die wirklichen Feindseligkeiten nicht von dem Dato der Kriegserklärung an gerechnet werden müssen,

sondern dafs die Kriegserklärung mit einer retroactiven Wirkung geschehen ist. Da dieses Schiff nun vor der Kriegserklärung versegelte, aber während des zweifelhaften Zustandes der Dinge; so mufs dasselbe wie alles andere zu der Zeit genommene holländische Eigenthum behandelt werden. Ich kann dasselbe weder zu seinem Vortheile noch zu seinem Nachtheile davon unterscheiden.

Man hat demnach blofs zu untersuchen: ob das Betragen der Partey sie zu dem Schutze, den man für sie reclamirt, berechtiget? Die Proclamation gelobte an, dafs alle diejenigen, die Holland verlassen und sich nach Grofsbrittanien oder irgend einem neutralen Lande begeben würden, in Hinsicht ihrer Personen und ihres Eigenthums geschützt werden sollten. Alle diejenigen, welche diese Bedingungen annahmen, sind sicher zu einer liberalen Auslegung derselben berechtiget, und wenn eine Person in einer entfernten Colonie ohne Kenntnifs der Proclamation dennoch im Geiste derselben aus Liebe zu der alten Regierung und zu seinem Vaterlande, oder aus Abneigung gegen die gegenwärtige Regierung von Frankreich so gehandelt hätte; so würde ich dafür gehalten haben, dafs diese Person zu der Wohlthat der Proclamation wäre be-

rechtiget gewesen, obgleich sie ohne alle Kenntnifs davon handelte.

Könnte dies in diesem Falle ausgemacht werden; so würde ich Freilassung erkennen. Allein wie steht es um diese Thatsache? Dies Land schickte eine grofse Macht ab, um die Neigung des Caps zu untersuchen. Die Einladung geschah nicht blofs im Namen Grofsbrittaniens, sondern auch im Namen des Statthalters; allein man verwarf sie. Kriegerische Maafsregeln wurden hierauf getroffen und die Sache endigte damit, dafs die Gewalt der Waffen eine Uebergabe erzwang. Nichts konnte von dem Act einer freywilligen Uebergabe verschiedener seyn. Die Distinction, die man in Hinsicht desjenigen, was die Regierung that und wozu Individuen geneigt waren, gemacht hat, kann nicht zugelassen werden, woferne nicht starke Beweise vorhanden sind, und woferne nicht einige deutliche offenbare Handlungen können gezeigt werden, diese Verschiedenheit der Neigung zu beweisen. Man erachtet die Neigung der Individuen mit den Handlungen der Regierung verschmolzen. Ich sage damit nicht, dafs nicht in möglichen Fällen von diesem Princip Ausnahmen Statt finden können. Allein man mufs nicht so leicht von dem Grundsatze abgehen, dafs die Neigung der Individuen nach den Handlungen

ihrer Regierung beurtheilt wird. Wenn ich das Recht habe, dieses Eigenthum in demselben Lichte wie alles andere holländische zu der Zeit genommene Eigenthum zu betrachten; so muſs es denselben Weg gehen. Ich weiſs es wohl, daſs ich dadurch nach einem strengen Princip verfahre; allein es ist ein Princip, welches ein höheres Gericht etablirt hat, und daher bin ich ohne Zweifel verbunden, dasselbe zu befolgen, obgleich ich kein Bedenken dabey habe zu erklären, daſs es ein Princip ist, welches ich nicht um ein Haarbreit weiter ausdehnen mögte, als die Auctorität der Lords mich führt.

Der den 16ten März 1802 in dem Admiralitätsgerichte entschiedene Fall, Aurora, Capitain Lindberg,*) betraf die rechtliche Frage, wem gewisse, in einem spanischen Hafen verladene, nach Irrland bestimmte Güter angehörten? Die Thatsache war diese. Herr Neale, ein in America wohnender Kaufmann, pflegte Barilla von Teneriffa nach Irrland zu exportiren, und obgleich er Fonds in Teneriffa hatte, so war er doch beträchtlich bey Cunningham, seinem Correspondenin Belfast, in Schulden. Cunningham, der die Schuld liquidirt zu sehen wünschte, schickte einen seiner

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 218.

Commis an Cullen in Teneriffa ab, um solchen zu überreden, noch mehr Barilla an ihn zu consigniren, allein diese Waaren für Rechnung von Neale, so wie vorher geschehen war, zu verschiffen, unter dem Versprechen, daſs er, Cunningham, für den übrigen Theil der Verschiffung verantwortlich seyn wollte, welchen der Ablader nicht mit den Fonds von Neale bestreiten könnte. Cunningham bewirkte eine Licence für diese Importation auf seinen Namen, und ein Schiff wurde befrachtet und abgesandt, um die Waaren nach Belfast zu bringen. Der Commis langte an, und das Geschäft ging nach Cunningham's Willen vor sich. Die Abladung geschah und das Connoissement wurde von Neale ausgestellt, worauf aber der Ablader von der wahren Natur der Sache Nachricht aus London erhielt; daſs es nämlich nicht eine gewöhnliche Consignation an Cunningham zum Besten von Neale sey, sondern daſs Cunningham diese Methode ergriffen hätte, um Eigenthum von Neale in die Hände zu bekommen und um sich zu decken. Jetzt weigerte der Ablader sich, das Schiff segeln zu lassen, woferne Cunningham's Commis nicht in die Abänderung des Connoissements willigen und solches an die Ordre des Abladers stellen lassen wollte. Dies geschah, und der Ablader indossirte das Connoisse-

ment an Personen in London, die zugleich seine und Cunningham's Agenten waren. Das Schiff versegelte und wurde genommen.

Für die Reclamanten wurde gesagt, dafs da Cunningham das Schiff befrachtet und es abgeschickt habe, so sey die Tradition an den Capitain eine Tradition an ihn.

Das Gericht sagte: Kam nicht neulich ein Fall vor, wo ein Kaufmann in Holland Waaren an einen Kaufmann A. in America unter Ordre und für Rechnung von B. abschickte, allein mit dem Befehl an A, sie nicht anders als gegen Bezahlung auszuliefern, in welchem Falle man annahm, dafs der holländische Ablader von dem Eigenthume nicht entkleidet war, und wo selbiges deshalb condemnirt wurde?

Für den Reclamanten wurde erwiedert: Es gab einen solchen Fall. Allein in diesem Falle gingen die Waaren nicht an den Käufer, sondern an eine dritte Person, von der man mag angenommen haben, dafs sie den Besitz des Abladers als seines unmittelbaren Agenten continuirte; allein hier gehen sie directe an den Consignenten und in seinen Besitz.

Sir W. Scott erachtete indefs bey seiner Entscheidung, dafs die spanischen Ablader noch immer als Eigenthümer anzusehen wären, da sie das Connoisse-

ment an ihre Correspondenten und nicht directe an Cunningham indossirt hätten, und condemnirte die Ladung.

Das Haus Chr. Court et Co. in London reclamirte Waaren, die in dem von den Engländern aufgebrachten Schiffe jonge Pieter, Capitain Mustard *) und in drey anderen Schiffen von ihnen nach Embden abgeladen waren. Herr Chr. Court hatte von einem americanischen Kaufmanne J. Court eine Vollmacht, Schulden einzucassiren und das Haus Chr. Court et Co. zeigte in der Admiralität an, dafs sie diese Waaren, die nach Embden gingen mit einer definitiv Bestimmung nach Holland, wie die Connoissemente ergeben würden, für neutrale Rechnung nach Embden verschifft hätten, und zwar in der Eigenschaft als Agenten von J. Court in America, für seine Rechnung; dafs sie vor der Differenz zwischen America und Frankreich gewohnt gewesen wären, in die Connoissementen zu setzen: „für J. Courts Rechnung und Risico," dafs sie aber jetzt der Franzosen wegen lieber die Ausdrücke gebraucht hätten: „für neutrale Rechnung." Sir W. Scott entschied, da die Reclamanten weder bey dem ferneren Beweise bewiesen hätten, dafs sie von J.

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 79.

Court speciellen Auftrag zu dieser Verschiffung erhielten, noch daſs sie von derselben Advis an J. Court ertheilten; daſs dies Eigenthum daher bey der definitiv Bestimmung nach dem Feinde noch immer als das Eigenthum der englischen Ablader angesehen werden müſste, und condemnirte es in dieser Hinsicht.

Das Schiff Najade, Capitain März, *) wurde auf einer Reise von Lissabon mit Zucker und Baumwolle nach Bourdeaux zu einer Zeit von den Engländern genommen, in welcher Portugal und Frankreich in einem Kriegsstande gegen einander waren, und Herr Beljeiar, der sich einen Unterthan des Königs von Preuſsen nannte, indeſs als Kaufmann in Lissabon etablirt war, reclamirte die Ladung.

Da der Richter erkannte, daſs er durch seinen Aufenthalt einen portugisischen Character acquirirt habe; so wurde die Ladung aus dem Grunde condemnirt, weil es keinem im Kriege begriffenen Alliirten erlaubt seyn könnte, mit dem gemeinschaftlichen Feinde zu handeln. Sir W. Scott nahm bey der Entscheidung an, daſs ein Kriegszustand zwischen Frankreich und Portugal geherrscht habe und schloſs dies vorzüglich daraus, weil es aus einem Papier am Bord

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 251.

erhellte, dafs die Franzosen einen Commissair für Kriegsgefangene in Lissabon gehabt hätten. Er fügte hinzu:

Man hat behauptet, dafs diesem Gerichte keine Cognition über den Handel eines Unterthans des Alliirten mit dem gemeinschaftlichen Feinde competire. Ich bin der Meinung, dafs dieses durch das Präjudicat, die Enigheit *) betreffend, ausgemacht ist.

Von Seiten des holländischen Kaufmannes, der bey diesem Falle interessirt war, wurde behauptet, dafs wir kein Recht hätten, Confiscation des Eigenthums eines Unterthans von Holland vorzunehmen. Man erwiederte indefs, dies sey kein besonderes Gesetz

*) Dieser Fall betraf den Reclam von einem Londoner und einem Rotterdamer Kaufmanne in Betreff einer im Dec. 1792 in Rotterdam für Nantes an Bord eines lübeckischen Schiffes abgeladenen Ladung. Aus den Beweisen erhellte, dafs das Schiff den 6ten Dec. 1792 für diese Reise befrachtet, und dafs die Ladung wirklich in diesem Monat eingeschifft war. Indefs verschiedene Zufälle verhinderten es, dafs das Schiff nicht eher als den 9ten Febr. 1793 in See gehen konnte, und unterm 1sten Feb. 1793 hatte Frankreich den Krieg an England und Holland erklärt.

dieses Landes, welches diese Strafe verhänge; sondern ein allgemeines Princip des Völkerrechtes, und dieses Land würde in einer sehr nachtheiligen Lage seyn, wenn die Unterthanen eines Alliirten im Kriege mit dem Feinde handeln dürften, während das Eigenthum der Britten, welches in einem Handel dieser Natur engagirt wäre, condemnirt würde.

Bey der Verhandlung über diese Sache bezog man sich auf einige Fälle, die deutschen Staaten betreffend, allein als freie Reichsstädte ist ihre Lage ganz anders, und man nimmt an, daſs sie mit dem Reiche seit langer Zeit nur in so ferne verbunden waren, daſs sie dadurch von dem Handel mit dem Reichsfeinde nicht ausgeschlossen wurden. Aus dieser Rücksicht wollten die Lords das Princip gegen sie nicht in aller Strenge anwenden.

Aus letzterem Umstande behaupteten die Captoren, daſs diese Ladung nicht unterm 9ten Febr. 1793 gesetzlicher Weise für holländische und englische Rechnung von Helvoetslys nach Frankreich hätte geschickt werden können. Die Admiralität condemnirte die Ladung, und die Entscheidung wurde von den Lords den 21sten März 1795 pure confirmirt. Robinsons Reports 1ster Band Pag. 210.

Man hat angeführt, daſs in dem vorliegenden Falle vielleicht eine Licence vorhanden gewesen seyn könnte. Wenn man sich auf eine solche beruft, um für ein Geschäft daraus eine privilegirte Exception herzunehmen; so muſs die Licence bestimmt allezeit producirt und erwiesen werden. Kein Beweis dieser Art ist angeboten.

In dem den 17ten März 1802 von den Lords entschiedenen Falle, das Schiff Danous betreffend, wurden Herrn A, einem gebohrnen Engländer, der in der englischen Factorey in Lissabon lebte, die Wohlthaten eines portugisischen Characters in so ferne zugestanden, daſs dadurch sein Handel mit Holland (im Kriege mit England aber nicht mit Portugal) beschüzt wurde.

Englische Kaufleute hatten in dem Schiffe Packet de Bilbao, Capitain Depacheta, vor dem Ausbruch des vorigen Krieges zwischen England und Spanien und ehe derselbe mit Sicherheit als bevorstehend angenommen werden konnte, von London nach Corunna Waaren verladen. Dies Schiff wurde nach Ertheilung der Kaperbriefe gegen Spanien von Engländern genommen, und die englischen Ablader reclamirten die Waaren, indem sie beeidigten, „daſs es bey ihrem spanischen Handel Usance sey, daſs sie die Waaren auf 6 bis 9 Monate Credit verkauf-

ten und daſs sie auf ihre Consignenten nicht eher trassirten, als bis die Waaren sicher angekommen wären; daſs die Ablader sowohl in Friedens- als in Kriegszeiten den Seerisico liefen; daſs sie die Assecuranz zu machen und gegen den Consignenten bey keinem Unglücksfalle Regreſs hätten.“

Wenn die Reclamanten, sagte Sir W. Scott bey der Entscheidung, bloſs angeführt hätten, daſs sie von den Spaniern noch keine Bezahlung erhalten hätten, so würde dies nicht viel helfen; denn es wird viele Fälle geben, wo brittische Kaufleute durch Capturen leiden, welche ihre eigenen Landsleute gegen Waaren vollziehen, die sie für fremde Rechnung vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten abgeladen haben. Allein wer ist im vorliegenden Falle Eigenthümer?

Da diese Verschiffung ohne irgend eine Speculation auf den Krieg und nicht während eines Krieges gemacht wurde; so kann es keinen bessern Probierstein geben, um den Eigenthümer auszufinden, als dadurch, daſs man fragt: auf wen würde der Verlust dieses Eigenthums fallen?

Wenn die Ablader diejenigen sind, die der Verlust treffen wird, so sind sie im vorliegenden Falle als Eigenthümer zu erachten.

Der Capitain hatte das Connoissement dahin aus-

gestellt, abzuliefern „für die Ablader und in ihren Namen.“ Daher muſs angenommen werden, daſs die Ablieferung an den Consignenten nicht durch die Einhändigung an den Capitain erfolgte.

Nach einer weitläuftigen Auseinandersetzung war Sir W. Scott der Meinung, daſs die englischen Ablader noch als Eigenthümer anzusehen wären, und gab das Eigenthum gegen Erstattung der Kosten an den Captor frey.

In dem Falle Josephine, Capitain Fisch, *) kam folgende Thatsache unter der gerichtlichen Ansicht derselben zur Entscheidung.

Ein Americaner, Herr Ingraham, hatte eine Ladung an einen jungen in Frankreich anwesenden Americaner, Herrn Gelston adressirt. Dieser wandte sich wegen seiner Unerfahrenheit in Handelsgeschäften an den Generalconsul seiner Nation, Herrn Skipwith in Paris, welcher für den Verkauf der Ladung sorgte, und statt Retouren zu schicken Ingraham rieth, auf Hamburg für den Ertrag seiner Ladung zu trassiren, woselbst er bey Herr N. desfalls Fonds für ihn haben wollte. Ehe die Tratten in Europa ankommen konnten, schickte Herr Skipwith via Havre eine Quantität

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 25.

Silber in Stangen nach Hamburg, die von dem Agenten von Skipwith in Havre verschifft und die an Herrn N. in Hamburg, mit dem er in vielfachen Geschäftsverbindungen stand, adressirt waren. Diese Silberbarren gingen ohne Connoissement bloſs mit folgender Note: „so und so viele Barren für Rechnung von Gelston an Herrn N. in Hamburg abzuliefern.“ Die Engländer brachten dieses Silber auf und es wurde als das Eigenthum von Ingraham reclamirt, indem das desfalsige Affidavit besagte, daſs es der Ertrag seiner nach Europa geschickten Ladung sey, und einzig und allein zur Honorirung seiner Tratten hätte dienen sollen; allein Sir W. Scott erklärte, daſs das Eigenthum an dieses Silber zur Zeit der Wegnahme dem ursprünglichen Verschiffer Herrn Skipwith noch angehörte, und condemnirte es, da er ihn seines Aufenthaltes wegen als einen Feind ansah.

Was die englischen Assecuranzgrundsätze über diese Materie betrifft; so ist es evident daſs, da die Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichtes über die Eigenthumsfrage bindend für die englischen Assecuranzgerichte sind, Versicherungen von obbeschriebenem Eigenthume in England, äuſserst unvernünftig sind; wie es überhaupt schwierig seyn würde, Eigenthum der Art in irgend einem Gerichte leicht zu verfechten.

ZWEYTES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Zu Folge des französischen Grundsatzes, daſs die Neutralität des Eigenthumes durch Papiere am Bord hinlänglich den französischen Prisengesetzen nach muſs bescheiniget seyn, würde Eigenthum derjenigen Art, von dem in dem vorstehenden Capitel die Rede gewesen ist, in den mehrsten Fällen von dem Prisenconseil condemnirt werden. Seit dem Ausbruche des jetzigen Krieges hört man aber noch von keinem neutralen Schiffe, welches auf der See von den Franzosen angehalten ist. Möge es dem weisen Manne, der ein solches System in Frankreich eingeführt hat, gelingen, es perpetuirlich und durch sein Beispiel in Europa allgemein geltend zu machen!

NEUNZEHNTER ABSCHNITT.

Ueber den Transportdienst — Reclamationen ex Substitutione — Licences und über einige andere für Neutrale interessante Gegenstände des Prisenrechtes.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Es sind außer den bereits in den vorherstehenden Abschnitten behandelten Gegenständen des Prisenrechtes noch einige für Neutrale weniger wichtige Materien desselben, die ich, obgleich sie nicht mit einander verwandt sind, der Kürze wegen in diesem Abschnitte zusammen nehmen will. Ich habe übrigens, um überzeugt zu seyn, daß ich nichts von dem Prisenrechte übergangen hätte, welches für die Neutralen irgend wissenswerth seyn könnte, meinen Plan einem der ersten englischen Rechtsgelehrten in Doctor

Commons mitgetheilt, um vor der Ausarbeitung dieses Werkes sein Gutachten darüber einzuholen, der ihn approbirt hat.

Zuerst will ich den Punct des Transportdienstes berühren. So lucrativ derselbe oft zu seyn pflegt, so weise finde ich es von der Regierung meines Vaterlandes, dafs uns derselbe untersagt ist. Sollten neutrale Capitaine dazu geprefst werden, so ist es für sie von der äufsersten Nothwendigkeit, dafs sie in gehöriger Form dagegen protestiren; dafs sie die Beweise darüber bey sich führen und dafs sie sich dieser gezwungenen Beschäftigung so bald entziehen, als sie es irgend können, und dafs sie sich Beweise an Bord zu verschaffen suchen, dafs sie in dem ersten Augenblicke, wo der Zwang aufhörte, sich auf und davon machten. Die Ansicht, die Sir W. Scott von dieser Art der Beschäftigung hat, erhellt aus folgender Entscheidung:

Bey der Einnahme von Alexandrien wurde von den Engländern das schwedische Schiff Carolina, Capitain Nordquist, *) genommen, welches die Franzosen in Italien zum Transportdienst geprefst hatten, und ging in dem Besitze der Captoren verloren, ehe es zur Ad-

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 256.

judication gebracht werden konnte. Die Eigenthümer baten um Schadensersatz, und den 30sten April 1802 kam die Sache bey Sir W. Scott zur Entscheidung.

Es erhellt nicht, sagte er, daſs der Capitain irgend einen Protest oder eine Widersetzung gegen diesen Dienst machte, sondern er versicherte vielmehr, als Beweis *) seiner freywilligen Einwilligung, sein Schiff, und schaffte Proviant an. Allein jetzt sagt man, daſs diese Handlung aus Zwang geschehen und eine schon geendigte Sache wäre. Was den ersten Theil dieser Einrede betrifft, so bin ich der Meinung, daſs es keinem erlaubt seyn kann, vorzuschützen, er sey nicht freywillig in einer solchen Unternehmung verwickelt. Wenn der Zwang, den ein Kriegführender gegen neutrale Schiffe oder Personen verübte, hinreichen könnte, solche für jede durch sie gegen die bekannten Pflichten des neutralen Characters geschehene Handlung zu rechtfertigen; so würde das Verbot des Völkerrechtes, keine Contrebande zu führen und durchaus keine andere feindselige Handlung der Art vorzunehmen, unwirksam seyn. Wenn der Neutrale, der sich zu einem solchen Dienste gebrauchen läſst, wegen desselben irgend eine Ungerechtigkeit erleidet; so muſs er

*) Wie, als Beweis?

Schadensersatz bey der Macht suchen, die ihm den Zwang auflegte. Er hat kein Recht, zu erwarten, daſs die englische Regierung für die Ungerechtigkeit ihres Feindes Zahlung leisten wird. Wäre dieses Schiff in delicto genommen; so würde ich kein Bedenken fühlen zu sagen, daſs es hätte condemnirt werden müssen. Ob die Truppen freywillig oder nicht freywillig eingenommen wären, dies würde keinen Unterschied machen.

Wie, ist die Transaction schon geendiget? Ist das Schiff schon von dem Character eines französischen Transportschiffes entkleidet? Hat es sich diesem Character schon dergestalt entzogen, wie man es dargestellt hat? Es verblieb unter der Macht des Militair-Befehlshabers eben so sehr wie je. Es hatte um Erlaubniſs nachgesucht, wegsegeln zu dürfen, hatte diese Erlaubniſs aber nicht erhalten, und wenn die englische Flotte nicht erschienen wäre, so mögte dasselbe vielleicht gebraucht worden seyn, eben so wie vorher, um die Dragoner nach einem anderen Orte hinzubringen. Ich kann auf keine Weise der Beschreibung beypflichten, welche man von dem Schiffe bey der Verhandlung gemacht hat, als sey es

von jedem Flecken, der von dem Transport-Contract herrühret, rein gewaschen.

Sir W. Scott sagte hierauf, daſs die Erlaubniſs, die Lord Nelson an alle neutrale Schiffe in Alexandrien geschickt hätte, in einer gewissen Frist wegsegeln zu dürfen, nicht auf dieses Schiff passe, weil Lord Nelson seine Erlaubniſs nur an alle neutrale Schiffe ertheilt hätte, die gesetzlich employirt gewesen, und folglich nicht zum Transportdienst gebraucht wären.

Sir W. Scott endigte damit, daſs er sagte: Es erhellt, daſs einige Wechsel auf die französische Regierung am Bord waren, und das Gesuch des Reclamanten geht mit dahin, solche ausgeliefert zu haben. Aus welchem Grunde kann man erwarten, daſs das Gericht geschäftig seyn wird, eine Forderung zu erzwingen, die man als das Petitum laesae fidei betrachten kann? Giebt es ein Princip, welches allgemeiner ist, als dieses, daſs ein Gericht nichts zur Vollziehung eines illegalen Contractes beitragen darf?

Eine eigene Art von Reclamen ist diejenige, welche die dänische so wie die americanische Regierung veranlaſst worden ist, bey dem englischen Admiralitätsgerichte einzugeben, in Hinsicht von algierschem Eigenthume, welches am Bord dänischer und americanischer Schiffe von den Engländern angehalten und

condemnirt war, und welches diese Regierungen an die Algierer hatten bezahlen müssen, und worüber sie ex quasi cessione oder ex quasi substitutione der ursprünglichen Eigenthümer klagten.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung über die Ladung des dänischen Schiffes Kindes Kinder, Capitain Haysen: *) Dies ist ein seltsamer Fall, bey welchem das Gericht gewiſs mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, und bey welchem es vielleicht unmöglich seyn wird auf eine Weise zu entscheiden, die nicht mit Recht aus diesem oder jenem Grunde getadelt werden könnte. Indeſs das Gericht muſs seinen Weg so gut suchen, wie es kann, und darf es nicht unternehmen irgend etwas mehr zu leisten, als ein rusticum judicium, wie die Juristen sagen, abzugeben, oder einen Schiedsrichterspruch aus Billigkeitsgründen von ganz gewöhnlicher Art. Sicher ist es im allgemeinen die Pflicht der Captoren, ihre Prisen nach solchen Oertern zu führen, wo sie auf eine gesetzliche Weise untersucht werden können, und bey Capturen von dem Eigenthume orientalischer Unterthanen sollte mehr wie gewöhnliche Vorsicht und Regelmäſsigkeit des Verfahrens beobachtet werden, da es sehr die Praxis

*) Robinsons Reports 2ter Band Pag. 88.

dieser Nationen ist, nach einem ihnen allein eigenen Völkerrechte sogleich zn einer summarischen Justiz zu schreiten, und für eine von ihnen für ungerecht gehaltene Captur sich selbst dadurch Genugthuung zu verschaffen, dafs sie von dem Lande des Angreifers Entschädigung fordern. *) Engländer, die unter ihnen wohnen, können durch die Handlungen anderer in beunruhigende Schwierigkeiten und Gefahren gerathen, wenn diese Handlungen nicht mit der äufsersten Vorsicht betrieben werden.

Zu der Zeit wie diese Captur vorfiel, handelten die Königlichen Seeofficiere in einer äufserst critischen Lage der Dinge. Die Bedürfnisse des Augenblicks sind die besten Entschuldigungen für dasjenige was geschah oder irregulairer Weise in dieser Sache nicht geschah. Die Ladung bestand in Korn, Zucker und Baumwolle, war in Algier an Bord eines dänischen Schiffes verladen und dem Anscheine nach nach Livorno bestimmt; allein in Folge einer zweiten Certepartie, und wie ich denke in der That, nach Marseille. Der Dey von Algier schickte, sobald er die Captur erfuhr, zu dem dänischen Consul, und verlangte mit einer Emphasis, welcher der dänische Consul vielleicht nicht für ver-

*) Wollte Gott, diese Justiz wäre allenthalben.

nünftig hielt, Widerstand zu leisten, von ihm den Ersatz der am Bord des dänischen Schiffes genommenen Ladung, indem er anführte, dafs die dänische Flagge die Ladung hätte beschützen müssen nnd dafs, wenn dies nicht geschehen wäre, die dänische Regierung und ihre öffentlichen Beamten dafür verantwortlich wären. Der dänische Consul bezahlte auf diese Forderung das Geld und nachdem er der dänischen Regierung alle Umstände vorgetragen hatte, erhielt er von derselben Ersatz, und die jetzt gemachte Forderung besteht darin, dafs man es der dänischen Regierung erlauben mag, in der Stelle der ursprünglichen Eigenthümer reclamiren zu dürfen.

Alle civilisirte Regierungen haben ein gemeinschaftliches Interesse, einander eine grofse Aufmerksamkeit in ihren Beziehungen zu den barbarischen Staaten zu bezeigen, und das Gericht würde gewifs sehr froh seyn, es in seiner Macht zu haben, substantielle Gerechtigkeit in dem Verkehr aller Europäer mit ihnen handhaben zu können. Zu gleicher Zeit mufs man wissen, dafs, wenn die Unterthanen irgend einer Macht sich empörenden Gewaltstreichen unterwerfen, z. B. wenn der Dey von Algier eine Ladung, die offenbar französisch ist, reclamirt, und sie es sich gefallen lassen, den Werth zu ersetzen; so würde ich sicher

ihr Zufriedenseyn mit dieser Behandlung nicht dazu dienen lassen, die Rechte brittischer Captoren, welche sie an solche Ladungen erworben haben können, zu zerstöhren. Allein bey zweifelhaften Fällen wird das Gericht geneigt seyn, eine Handlung zu unterstützen, die geschah, um Unglück vorzubeugen, und wenn die Handlung auch nicht dem strengen Rechte gemäſs wäre; so würde das Gericht doch sehr geneigt seyn, sobald die Handlung nur eine Basis von Recht hätte, sie in ihrem ganzen Umfange gelten zu lassen.

Was die Beweise in diesem Falle betrifft, so sind die Papiere zweymal übersetzt; erst aus dem Arabischen ins Italiänische, und dann aus dem Italiänischen ins Englische. Wie sie ins Italiänische übersetzt sind, kann ich nicht sagen, da ich kein Arabisch verstehe; allein ausgemacht ist es, das Gericht hätte kein schlechteres Hülfsmittel zur Auskunft haben können, wie diese englische Uebersetzung. Aus den vielen Inaccuratessen, die in die Augen leuchten, bin ich überzeugt, daſs, wenn sie strenge würden untersucht werden, sie durchaus keine Repräsentation der italiänischen Briefe enthalten würden.

Nach Durchlesung der verschiedenen Briefe bin ich sehr der Meinung, daſs der Dey, indem er von dem Eigenthume als dem Seinigen sprach, bloſs so sprach,

wie die Souveräne es gewöhnlich thun, die das Interesse der Unterthanen mit dem ihrigen vereinigen. Die Briefe scheinen sehr zu beweisen, dafs das Eigenthum nicht dem Dey, sondern einigen algierischen Kaufleuten, seinen Unterthanen, gehörte, und ich nehme daher an, dafs er sich viel eher einmischte, um das Eigenthum seiner Unterthanen zu beschützen, als dafs er irgend behauptet habe, das Eigenthum gehöre ihm pro Persona zu. Wenn dem so wäre, so würde es doch zu viel gesagt seyn, dafs, weil die wahren Eigenthümer in erster Instanz sich an ihre Regierung gewandt hätten, sie deswegen der Genugthuung verlustig seyn sollten, der sie hätten theilhaftig werden können, wenn sie regelmäfsiger Weise hier reclamirt hätten. Wir wissen, die Americaner machten es eben so, und wandten sich an ihre Regierung, um ihre Reclame zwischen den beyden Ländern abmachen zu lassen. Der Dey hat seine eigene Weise, Sachen abzumachen; allein es würde hart seyn, wenn seine Unterthanen deshalb derjenigen Hülfe verlustig gehen sollten, welche sie hier in erster Instanz hätten erhalten können, wenn sie regelmäfsig reclamirt hätten. Sie haben Ersatz erhalten durch die Requisition, die der Dey bey den Dänen machte; allein wenn dies geschehen ist, um unschuldige Un-

terthanen Dännemarks von Leiden zu befreien; so denke ich ist das Gericht verbunden, den Dänen die volle Wohlthat der Billigkeit zu gewähren, die den Algierern hätte zugestanden werden können, wenn sie in diesem Gerichte erschienen wären. Die Captoren leiden nichts bey dieser Maafsregel; denn sie hatten kein Recht dasjenige anzuhalten, welches Algierern gehörte, und wenn die Algierer auch von den Dänen bezahlt sind, so kann dennoch dieser Umstand den Captoren kein Recht auf das Eigenthum geben. Unter diesen Betrachtungen werde ich keine specielle Reclame für die speciellen Eigenthumstheile, die zusammen als des Deys Eigenthum reclamirt sind, verlangen; sondern mich bemühen, crassiore tela, so gut ich kann, nach den vorhandenen Beweisen die verschiedenen Eigenthumstheile anzugeben, und werde freygeben oder condemniren, je nachdem die Individuen dazu berechtiget gewesen, wenn sie vor dies Gericht gekommen wären.

Dasjenige welches von dem Eigenthume Algierern zu gehören schien, gab Sir W. Scott frey, und dasjenige, welches deren Verwandten in Frankreich anzugehören schien, condemnirte er.

Den 7ten April 1800 gab die americanische Regierung einen ähnlichen Reclam in Betreff des Schiffes

Fortuna, Capitain Smith, *) unter americanischer Flagge, und seiner Ladung ein, welche den 5ten Jan. 1797 auf einer Reise von Bona nach Marseille genommen waren, und für die der Dey Bezahlung von dem americanischen Consul erzwungen hatte. Der Fall war dieser:

Der americanische Consul, Herr Barlow in Algier, hatte die Freyheit einer Menge seiner Landsleute aus der Sclaverey erwirkt; er wünschte sie der Pest wegen schnell aus Algier zu entfernen. Das einzige Schiff, welches er für ihren Transport miethen konnte, war ein algierisches Schiff, welches aber dadurch unsicher wurde, weil Algier mit Toscana und Neapel im Kriege war. Unter diesen Umständen gab Herr Barlow dem Schiffe die americanische Flagge und nahm einen Pro forma Kaufbrief auf sich an, um das Schiff gewissermaſsen als Cartel-Schiff mit den befreieten Americanern nach Marseille zu schicken. In Marseille verkaufte ein Verwandter von dem algierischen Eigenthümer das Schiff pro Forma an einen Americaner, indem er in dem desfalsigen Kaufbriefe sagte, „daſs er dem Americaner das Schiff in Auftrag von Herrn Barlow verkaufe,“ (als dessen Eigenthum war es nach

*) Robinsons Reports 2ter Band Pag. 92.

Marseille gekommen). Das Schiff versegelte hierauf, obgleich immer noch algierisches Eigenthum, unter americanischer Flagge nach Bona, an der Küste von Algier, und kam von da mit einer reichen Ladung unter americanischer Flagge nach Marseille zurück, als es von den Engländern genommen wurde. Der Dey von Algier zwang sogleich Herrn Barlow, ihm für diese Captur 40,387 Dollars als Entschädigung zuzusichern, weil er dafür hielt, dafs die americanische Flagge dieses Eigenthum hätte beschützen müssen. Die americanische Regierung reclamirte in Beziehung auf das Präjudicat des dänischen Schiffes Kindes Kinder Schiff und Ladung; allein Sir W. Scott condemnirte Schiff und Ladung, weil das Schiff nach dem Carteldienst die americanische Flagge noch fortgeführt hatte, und weil es aus den Acten zu erhellen schien, dafs dieses mit Wissen des americanischen Consuls in Marseille geschehen sey.

In dem Falle der für schweitzer Rechnung von Havre nach Genua bestimmt gewesenen, aus Caffe und Zucker bestehenden Ladung des dänischen Schiffes Magnus, *) Capitain Sörensen, sagte Sir William Scott

*) Robinson's Reports 1ster Band Pag. 31.

über den Seehandel von Kaufleuten, die in der Schweitz wohnen:

Es würde vielleicht nicht zu weit gegangen seyn, zu sagen, dafs in schweitzer Fällen es nicht unbillig seyn würde, stärkere Beweise wie in gewöhnlichen Fällen von Seefahrttreibenden Nationen verlangt werden, zu fordern. Ich sage dies blofs in Beziehung auf die Lage der Schweitz, da sie beynahe beständig durch andere Länder handeln mufs und oft aus den Häfen des Feindes, wie in diesem Falle. In Gemeinschaft mit den innern Ländern Deutschlands ist den schweizer Kaufleuten das Privilegium zugestanden worden, auf diese Weise Handlung treiben zu dürfen, in Rücksicht der Härte, die sie sonst erdulden würden, wenn man sie ganz davon ausschliefsen wollte, zur See handelnde Kaufleute zu werden, um ihre eigenen Bedürfnisse einzukaufen oder die Manufacturen und Producte ihres Geburtslandes ausführen zu dürfen.

Allein nichts von diesem dient um die Prätension des gegenwärtigen Reclamanten zu unterstützen. Er ist viel weiter gegangen. Er hat mit französischen Artikeln gehandelt, ohne Rücksicht auf den Bedarf seines Landes in diesen Artikeln, und erscheint hier blofs in dem Character eines allgemeinen Kaufmannes,

der sich ins Mittel legt, um den Handel zwischen Frankreich und Genua mit Sicherheit zu betreiben.

Ich werde aus diesem Umstande aber jetzt keine Quästion machen, noch es bestimmen, in wie weit in einer aufrichtigen Transaction ein schweizer Kaufmann in der Stelle eines französischen Kaufmannes stehen und auf diese Weise Handlung treiben dürfe. Ich denke, es würde einige Schwierigkeit mit sich führen, ein solches Privilegium zu etabliren; allein für den Augenblick will ich einmal annehmen, daſs es zugestanden sey. Von allen Seiten muſs man indeſs eingestehen, daſs ein solcher Handel dem gröſsten Verdacht würde ausgesetzt seyn, und daher müssen wir gerechtfertiget seyn, mehr denn gewöhnliche Beweise zu fordern.

Er verlangte hierauf in dem vorliegenden Falle die Originale der Briefe, die ganze Correspondenz, die bezahlten Wechsel, u. s. w.

Da der Elb- und Weser-Blockade wegen von den Neutralen häufig Licences in England impetrirt sind: so halte ich mich verpflichtet, die englischen Grundsätze über die Licences mittheilen zu müssen.

Der Handel mit den Feinden ist, wie bey andern Völkern, den Engländern in Kriegszeiten im allgemeinen untersagt; indeſs schon sehr frühe erwähnen ihre

Gesetze, *) dafs ihre Regierung dazu durch specielle Erlaubnisse (Licences) Befugnifs ertheilte.

Eine Licence, mit dem Feinde oder nach einem blockirten Hafen hinhandeln zu dürfen, wird auf geschehene Supplication von dem Könige von England ertheilt. Eine solche Licence mufs in einer aufrichtigen, in der Supplik ausgedrückten Absicht impetrirt und aufrichtiger Weise gebraucht werden. Sie gewährt im allgemeinen nicht mehr Freyheit, als der Buchstabe derselben besagt. In dem ersten Bande dieses Werks Pag. 603 ist indefs ein Beyspiel einer liberalen Interpretation einer Licence enthalten, welche an einen Neutralen ertheilt war. Die Qualität und Quantität der Waaren, in deren Hinsicht eine Licence nachgesucht wird, mufs bestimmt in derselben enthalten seyn, so wie die Zeit der Dauer der Licence, und niemand kann sie gebrauchen, als nur der oder diejenigen, für welche sie nachgesucht ist. Sobald in dem Admiralitätsgerichte Zweifel über den Inhalt oder über die Erfüllung der Licence entstehen, so ist der Inhaber derselben verpflichtet, sie zu produciren.

In dem Falle das Schiff Cosmopolite, **) Capitain

*) The black book of Admiralty Pag. 76.

**) Robinsons Reports 3ter Band Pag. 333.

Mathiesen, betreffend, hatten brittische Kaufleute eine Licence impetrirt, um von Teneriffa Barilla, Wolle, Lakritzensaft und Färbeholz importiren zu dürfen. Die Dauer der Licence war anfänglich in dem Instrumente auf 3 Monate bestimmt. Die Impetranten schickten sogleich nach Erhaltung derselben ihren Commis nach dem Bureau, wo die Licence expedirt wurde, um diese Worte: „in drey Monaten von dem Dato der Connoissemente an“ umändern zu lassen. Wie sie in ihrem Affidavit angeben, geschah die verlangte Abänderung daselbst durch einen Commis, der durch Radirung Platz für die hinzugefügten Worte machte. Das Schiff wurde auf der Rückreise mit dieser Licence genommen, und es fand sich, daſs auſser den in der Licence benannten Waaren Weine für die Reclamanten am Bord waren. Sir W. Scott äuſserte bei der Entscheidung: daſs eine Ueberschreitung in Hinsicht der Quantität an und für sich nicht zur Condemnation führen würde, und bemerkte in Hinsicht der Weine: „Es ist gesagt, daſs diese in Vergleich mit der Trächtigkeit des Schiffes nur eine kleine Quantität der Ladung ausmachen.“ Die Quantität mag so geringe seyn als sie will, die Qualität hätte in der Aufzählung, welche die Reclamanten bey Impetrirung der Licence der Regierung vorlegten, enthalten seyn müssen. Wie

die Sache jetzt steht, so mufs ich diesen Theil der Ladung als gänzlich von der Autorität der Licence entblöfst ansehen, und deshalb der Condemnation unterwerfen. Ein anderer wesentlicher Umstand in allen Licences ist die Zeitbestimmung, innerhalb welcher sie vollzogen werden müssen. Da die Regierung bey Ertheilung der Licences alle politische und commercielle Rücksichten zu combiniren hat; so kann zu einer Zeit der Verkehr mit dem Feinde sehr dienlich, und zu einer andern Zeit sehr schädlich und unzweckmäfsig seyn. Die Zeit ist daher ein sehr wesentlicher Bestandtheil. Wenn die Partei es sich herausnehmen würde, in dieser Hinsicht die Bedingungen der Licence zu erweitern; so würde es nach meiner Meinung seyn, Licencia non sumta pudenter. Zwey Umstände werden erfordert, einer Licence gehörige Wirkung zu geben. Erstlich, dafs die Absicht des Ertheilers derselben erfüllt werde, und zweytens, dafs von Seiten des Gebrauchenden ein gänzlicher bona fides Statt finde. Man hat behauptet, dafs letztere allein hinreichend wäre, und dafs eine blofse irrige Auslegung der Licence nicht präjudicirlich seyn dürfte. Allein dies, denke ich, ist zu unbestimmt gesprochen. Es scheint durchaus nothwendig zu seyn, dafs nur dasjenige geschehen mufs, welches der Er-

theiler der Licence beabsichtigte. Dasjenige, welches er nicht beabsichtigen zu wollen scheint, ist schlechterdings untersagt, und die Partei, welche die Licence gebraucht, verpflichtet sich nicht blofs bona fide zu handeln, sondern auch die Licence gehörig zu interpretiren und zu vollziehen. Mit letzterm beabsichtige ich nicht zu sagen, dafs diejenige Interpretation auszuschliefsen sey, die man bey den liberalen Absichten der Ertheiler etwa anwenden darf. Nach diesen Prämissen schlofs er damit, dafs die Reclamanten nicht berechtigt gewesen wären, die durch eine Rasur abgeänderte Licence zu gebrauchen, da es nicht präsumirt werden könnte, dafs der König diese Rasur genehmiget habe, und liefs die Sache an die Lords of appeal gehen, damit dieselben als Mitglieder des Geheimen-Raths definitiv über die Abänderung entscheiden mögten. *) Die Herren Bridge et Smith in England

*) Ich rathe einem jeden Impetranten einer Licence, solche, ehe er sie annimmt, in London sorgfältig durchsehen zu lassen, weil sie oft sehr flüchtig expedirt werden. Ich habe eine Licence für ein dänisches Schiff in Händen, welches Steinkohlen nach Hamburg brachte. In derselben wird das Schiff überall Hamburgisch genannt, auf der ersten Seite hatte der Commis, der sie ausgefer-

erhielten eine Licence für sich selbst, ihre Agenten oder Inhaber ihrer Connoissemente, Waaren aus Holland importiren zu dürfen. Die Holländer, mit welchen sie in Verbindung standen, verschifften an Bord des preufsischen Schiffes Jonge Johannes, Capitain Parlerliet,*) solche Waaren, wie in der Licence benannt waren, und stellten ein proforma Connoissement an Bridge et Smith aus, adressirten aber übrigens die Waaren an ganz andere Individuen in England, als Bridge et Smith. Wie sie aufgebracht wurden, reclamirten Bridge et Smith die Waaren in Folge ihrer Licence, allein Sir William Scott condemnirte sie den 4ten May 1804, indem er unter andern äufserte:

Kann dieser Fall zu der Nachsicht berechtigt wer-

tiget hatte, das Wort Hamburgisch radirt, und dänisch darüber geschrieben, allein es auf der andern Seite stehen lassen. Dieser Fehler hatte für den Rheder viele verdriefsliche Folgen. In der Licence für die Altonaer Heringsbüsen hiefsen sie Preufsische, und in der Licence für die Glückstädter Grönlandsfahrer hiefsen sie Hamburgische.

*) Loco citato 4ter Band Pag. 263.

den, die das Gericht in dem Falle Christina Sophia ausübte? In jenem Falle beeidigte Herr N, dafs er beabsichtigt habe, für mehrere Personen mit sich die Licence zu erbitten, und dafs er eine Licence für sich und Compagnie genommen habe, indem er sie unter die Denomination von Compagnie habe einschliefsen wollen. Durch diesen Umstand wurde das Gericht auf die günstige Vermuthung geführt, die irländische Regierung, welche jene Licence ertheilte, mögte benachrichtigt gewesen seyn, dafs er alle diese Personen hätte einschliefsen wollen, dafs Herr N. mögte die Namen aufgegeben und hierauf die Licence in einer abbrevirten Form haben ausfertigen lassen. Kann man dies von dem gegenwärtigen Falle sagen? Bridge et Smith nahmen blofs für sich selbst eine Licence, und ich habe schon gesagt, dafs sie keine Agenten haben können, da es erhellt, dafs sie nie Interesse an diesen Waaren hatten. — — — Ich fühle mich nicht berechtiget, diese Waaren restituiren zu können, woferne ich es anders nicht auf mich nehmen wollte, zu sagen, dafs wenn einer Person eine Licence zugestanden ist, dieselbe den Schutz davon auf alle andre Personen ausdehnen dürfe, die von ihr Erlaubnifs erhalten, davon Vortheil zu ziehen, und ich

sehe nicht ein, in Folge welches Principes ich dies erklären dürfte.

Die englischen Ladungsinteressenten des Schiffes Friendship, Capitain Goverts, *) hatten eine Licence erhalten, gewisse Waaren nach Rouen exportiren zu dürfen; außer diesen Waaren hatten sie in das Schiff Barilla verladen, von der sie angaben, daſs solche nach Oporto bestimmt sey, und daſs das Schiff, wenn es erst den einen Theil seiner Ladung in Rouen gelöscht hätte, mit der Barilla nach Oporto versegeln sollte. Ehe das Schiff nach Rouen kam, nahmen die Engländer es. Sir William Scott condemnirte die Barilla, indem er sagte: es hätte in der Supplik um die Licence erwähnt werden müssen, daſs man beabsichtige, neben den erlaubten Waaren auch Barilla für Oporto zu verladen. Er nahm an, daſs der König bey dieser Anzeige, die Unternehmung nach Rouen nicht würde zugelassen haben. Ist dies, fragte er, eine aufrichtige Vollziehung der Licence? Ich kann es nicht denken. Ich werde den Fall an die Lords of Appeal gehen lassen, welche es vergewissern können, welches die Meinung des Geheimen-Raths über diese

*) Loco citato 2ter Band Pag. 162.

Art von Versendung würde gewesen seyn, wenn dieselbe ihm angezeigt wäre.

Die englische Regierung hatte Licences ertheilt, von Holland aus in neutralen Schiffen spanische Wolle importiren zu dürfen. Das Schiff Hoffnung, Capitain Berens, *) hatte eine Licence dazu erhalten, die von dem Tage datirt war, von welchem die Blokade von Holland anheben sollte. Sir William Scott war der Meinung, wie nachmals das Schiff auf einer Reise von Holland mit spanischer Wolle aufgebracht wurde, daſs der Licence wegen die Blockade gegen das Schiff nicht urgirt werden dürfte; allein in Hinsicht des Schiffes sagte er:

Wenn ein Schiff als neutral in unsere Häfen kommt, und es nicht ist, so kann man nicht sagen, daſs es auf Treue und Glauben der Licence komme. Ein solches Schiff kann auf keine Weise mit demjenigen verglichen werden, welches mit einer Stillstandsflagge kommt. Dieses kommt mit einem bekannten und anerkannten Character, ohne Miſsbrauch und Verheimlichung. Allein wenn ein feindliches Schiff mit einer Licence kommt, die bloſs einem neutralen Schiffe zugestanden ist; so macht es Miſsbrauch von der Li-

*) Loco citato 2ter Band Pag. 162.

cence, und muſs als ein solches erachtet werden, welches nicht auf das Wort der Regierung kommt, sondern als ein solches, welches betrügerischer Weise die Wohlthat der Licence, zu welcher es nicht berechtigt ist, einerndten will.

Er kam hierauf auf die Parlamentsacte 39 Geo. III. Cap. 98. und sagte in Betreff der 21sten Klausul derselben: „Daſs im Falle ein Schiff, welches aufgebracht „werden mögte, eine Licence zur Importation von „spanischer Wolle vor der Anhaltung sollte erhalten „haben, dasselbe frei zu geben sey.“

Daſs es nun die Absicht der gesetzgebenden Gewalt sollte gewesen seyn, sagen zu wollen, daſs, wenn man am Bord eines Schiffes einen oder zwey Ballen spanische Wolle schickte, das Schiff gänzlich dadurch sollte beschützet werden; kann man schwerlich behaupten, woferne die Worte in dieser Hinsicht nicht klar und bestimmt wären; denn durch eine solche Interpretation könnte die ganze Schiffahrt des Feindes beschützet werden. Daſs das Admiralitäts-Gericht seine Augen in Rücksicht jedes Umstandes, der ein Schiff betreffen könnte, zuschlieſsen müſste, sobald es einen Ballen spanischer Wolle am Bord hätte, scheint nicht von der gesetzgebenden Gewalt beabsichtigt zu seyn.

Wenn ein Captor es auf sich nimmt, zu behaupten, ein Schiff sey nicht neutral; so glaube ich die Freiheit zu haben, diese Quästion untersuchen zu müssen.

Nachdem er seine Interpretation nun noch weiter ausgeführt hatte; so verordnete er in Hinsicht des Schiffes fernern Beweis, und obgleich derselbe nicht ganz genügend beigebracht wurde, so gab er das Schiff dennoch wegen der Geringfügigkeit des Werthes desselben und wegen der Licence frey.

In dem vorigen Kriege zwischen England und Spanien erlaubte die englische Regierung die Einfuhr spanischer Wolle für englische Rechnung von Spanien aus.

In Rücksicht auf diese Erlaubnifs reclamirte in dem Falle des Schiffes, die Börse von Königsberg, Capitain Schemells, *) der Engländer Herr Robart 140 in dem Schiffe verladene spanische Wollsäcke. Nachdem Sir William Scott sich über den Willen der Regierung unterrichtet hatte, gab er die Wolle frey, wenn der Reclamant zuvörderst würde bewiesen haben, dafs die Importation nicht für spanische Rechnung erfolgte.

Es sind noch einige andere Principien des Seerechts,

*) Loco citato 2ter Band Pag. 169.

denen zu Folge die Schiffe der Kriegführenden die Rechte der Neutralität genieſsen.

Die Kartelschiffe nämlich, welche zur Auswechselung von Kriegsgefangenen bestimmt sind, genieſsen dieselben; sie sind aber gegen beyde Kriegführende unter der Verpflichtung, durchaus keinen Handel zu treiben. Diesem Princip zu Folge condemnirte Sir William Scott den 11ten Febr. 1800 einige Kisten Blech, die das französische Kartelschiff Rorine *) in Dover hatte einnehmen wollen.

Den 16ten Juny 1803 kam der Reclam in Betreff des Schiffes Venus, Capitain Bordale,**) vor ihm zur Entscheidung. Das Schiff war als englisches Kartel-Schiff nach Marseille gegangen, der Capitain hatte daselbst 3 Juden mit Waaren, für welche eine separat Fracht bezahlt wurde, eingenommen. Das Schiff strandete auf der Rückreise. Die Verschiffung der Waaren kam aus, und vor Sir William Scott zur Entscheidung, der sie aus obigem Princip condemnirte.

Das holländische Schiff Daifjie, Capitain Soaring,***) wurde auf einer Fahrt von dem Texel nach Flyſsing

*) Loco citato 2ter Band Pag. 372.

**) Loco citato 4ter Band Pag. 355.

***) Loco citato 3ter Band Pag. 159.

unter Kartelflagge von den Engländern genommen, wohin es mit einem andern, wie der Capitain sagte, segelte, um englische Gefangene einzunehmen und nach England zu bringen. Wie der Fall vor Sir William Scott zur Entscheidung kam, sagte er: Nicht die zukünftige Bestimmung, sondern die wirkliche Beschäftigung gewährt den Schutz. Jenseits der Grenzen des strengen Princips fordern sie den Schutz, der nur eundo vel redeundo zugestanden wird, dessen ungeachtet denke ich doch, daſs es nicht unpassend seyn würde, den Schutz auf sie auszudehnen, wenn es sich ergeben sollte, daſs sie auf irgend eine Weise ihre Function dadurch angetreten hätten, daſs sie sich wirklich für ihre Bestimmung equipirt und in Bereitschaft gesetzt gehabt hätten. Die Fahrt solcher Schiffe von einem Hafen ihres Landes nach einem andern ist verdächtig. Er berührte es hierauf, daſs die holländische Regierung beschuldigt würde, Miſsbrauch von der Neutralität der Kartel-Schiffe zu machen, daſs sie unter dieser Angabe Schiffe aus Norwegen habe kommen lassen. Er rügte es ferner, daſs man vorher von den Engländern, nach der allgemeinen Usance, keinen salvum Conductum verlangt hätte. Da er indeſs aus dem Hergange der Sache annahm, daſs die Holländer bona fide gehandelt hätten, so gab er diesmal die Schiffe

frey, und condemnirte sie nur in die Kosten der Captoren.

In der schon in dem ersten Bande angeführten Entscheidung über das Schiff Junge Jacob et Johanna *) sagte Sir W. Scott über die Neutralität der feindlichen Küsten-Fischer:

In vorigen Kriegen hat man feindliche Küsten-Fischer nicht aufgebracht. Dies geschah indefs aus Schonung, nicht in Folge einer gerichtlichen Entscheidung. Es geschah in Rücksicht auf gegenseitige Bequemlichkeit benachbarter Länder, und aus einer Menschenliebe gegen eine arme und fleifsige Menschen-Classe.

Ich denke aber, dafs in dem gegenwärtigen Kriege hinreichender Grund vorhanden gewesen sey, das System zu verändern, und wenn Fälle dieser Art vor mich zur Entscheidung kommen; so mufs ich sie nach den allgemeinen Principien dieses Gerichts beurtheilen.

Wie Genua in dem Revolutionskriege durch Capitulation an die Oesterreicher und Engländer überging, war in dem 8ten Artikel der Capitulation festgesetzt:

*) Loco citato 1ster Band Pag. 19.

„Daſs es den Franzosen, Genuesern und Cisalpinern frey stehen sollte, sich mit ihren Habseligkeiten, solche mögten nun in Geld, Waaren, beweglichem Eigenthume oder andern Gütern bestehen, entweder zu Wasser oder zu Lande, wie sie es für dienlich fänden, wegbegeben zu dürfen.“ Und in dem 9ten Artikel:

„Daſs die Einwohner von Genua Freyheit haben sollten, mit den beyden Küsten zu communiciren und ungehindert ihren Handel fortzusetzen.“

Bey der Besitznahme von Genua lieſs Lord Keith aber ein Inventarium von allen nicht durch eine untadelhafte Neutralität geschützten Schiffen aufnehmen. Ehe dieses, da es von ungefähr 500 Schiffen zu verfertigen war, beendigt werden konnte, muſsten die Alliirten Genua räumen, und Lord Keith behauptete nun, daſs die in dem Hafen von Genua befindlichen genuesischen Kauffahrdei-Schiffe nicht in die Capitulation eingeschlossen wären, und lieſs sich bey seinem Abzuge 500,000 Livres für dieselben, da er sie nicht mit fortbringen konnte, bezahlen. Diese forderten die Genueser gerichtlich zurück, und die Sache kam den 8ten Sept. 1803 vor Sir William Scott zur Entscheidung.

Er führte an, daſs Lord Keith beeidiget habe, die Genueser hätten die Schiffe bey der Capitulation ausnehmen wollen, daſs er dies aber nicht zugelassen habe. Sir W. Scott war der Meinung, daſs nach der allgemeinen von den englischen Befehlshabern befolgten Usance, Schiffe oder Eigenthum auf dem Wasser (property afloat) in einer Capitulation expresse müſsten eximirt werden, wenn sie durch dieselbe beschützt werden sollten. Aus dieser Hinsicht und aus der von ihm aus den Thatsachen hergeleiteten Präsumption über die Absicht der Parteyen bey Eingehung der Capitulation, hielt er sich berechtigt, den Reclam der Genueser zu verwerfen. *)

*) Loco citato 4ter Band Pag. 388.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen über einige dieser Gegenstände.

Für die Neutralität der Küsten-Fischer hat die französische Regierung sich am Ende des vorigen Krieges lebhaft verwandt. Die Geschichte dieser Neutralität hat Herr Dufaut in seinem Berichte vom 9ten Thermidor im Jahre 9 über das portugisische Fischerschiff Nostra Signora de la Piedad y Animos mitgetheilt.

Er sagte darüber: Das älteste Monument, welches uns der Prisencodex über diesen Gegenstand aufbewahrt hat, ist eine unter der Regierung Ludwig des 10ten erlassene Ordonnanz vom 1sten Oct. 1692. Zu der Zeit war die Neutralität des Fischfanges vollkommen anerkannt. Zwar entfernte die eben allegirte Verordnung die englischen Fischer von unseren Küsten; allein sie erlaubte denjenigen, die daselbst angetroffen werden mögten, eine Frist von 8 Tagen, um nach ihrem Lande zurückzukehren, und diese von den Umständen gerechtfertigte Maaſsregel, hatte keine andere Absicht, als um sich vor Spionerey zu schützen, worauf der Feind unter dem Vorwande zu fischen, bey

dem damals schon gefaſsten Plan ausging, unsere Seehäfen zu bombardiren, welches er 1694 that. In dem Kriege, in den Frankreich sich für die Unabhängigkeit von America mischte, entfernte es sich nicht von seinen Principien.

Das Verlangen, welches ich allezeit gehabt habe, besagte ein Brief des Königs an den Admiral vom 5ten Juny 1779, das Unglück des Krieges zu mildern, hat mich veranlaſst, einen Blick auf diejenigen meiner Unterthanen zu richten, welche sich dem Fischhandel widmen, und die kein anderes Vermögen besitzen, als was sie dadurch erwerben. Ich habe geglaubt, daſs das von mir meinen Feinden gegebene Beyspiel, welches nur bloſs durch die Empfindungen der Menschlichkeit veranlaſst seyn kann, sie bestimmen würde, der Fischerey dieselbe Willfährigkeit zuzugestehen, die ich derselben zufliessen lasse. Dem zu Folge habe ich allen Befehlshabern meiner Schiffe, den Rhedern und Capitainen von Kaper-Schiffen Befehl gegeben, bis zu einer neuen Ordre die englischen Fischer nicht zu beunruhigen, ihre Fahrzeuge nicht anzuhalten, selbst nicht diejenigen, welche mit frischen Fischen beladen sind, die von denselben nicht gefangen wurden, allemal indeſs in der Voraussetzung, daſs sie mit keinen offensiven Waffen versehen sind

und daſs man sie nicht überführen kann, Signale gegeben zu haben, die eine verdächtige Verbindung mit feindlichen Kriegsschiffen anzeigten.

Bald darauf hatte man Gelegenheit die in diesem Briefe entwickelten Principien in Ausübung zu bringen, und der Beschluſs des Conseils vom 6ten Nov. 1780 bietet ein merkwürdiges Beyspiel dar. Dieser Beschluſs, in welchem man das in dem Briefe vom 5ten Juny enthaltene Verbot erneuerte, wurde auf eine von Seiten der Handelskammer in Dünkirchen unterfangene Widersetzlichkeit gegen eine von dem Prisenconseil den 10ten May 1780 abgegebene Ordonnance, erlassen, wodurch die Ranzionirung des englischen Fischerschiffes John et Sarah für gültig erkannt war. Die Bittschrift der Handelskammer besagte, daſs keine Stadt des Reiches mehr wie Dünkirchen bey der Freiheit des Fischfanges interessirt sey. Sie bezog sich auf einen Brief des Marine-Ministers vom 31sten May 1778, welcher die Gesinnungen der Regierung in dieser Hinsicht enthielte. — Der französische Kaper-Eigenthümer selbst gab so bald er erfuhr, daſs seine Beute ein Fischer-Schiff sey, seine Ansprüche an die Prise förmlich auf.

Seit dem Anfange des gegenwärtigen Krieges hat man beständig die Neutralität der Seefischer favorisirt.

Im Monat März 1792 auctorisirte das executive Conseil die Municipalbeamten zu Calais mit dem Commandanten der Dünen eine die gänzliche Freylassung des Fischfanges in einer Entfernung von 3 Meilen von der Küste bezielende Unterhandlung anzufangen.

Im Thermidor im 3ten Jahre schickte der Wohlfahrtsausschufs ohne Auswechselung alle in den Kriegsgefängnissen der Republik befindliche englische Fischer nach Hause, indem es dieselben nicht als Kriegsgefangene betrachtete. Eine Disposition, die in sich die Achtung enthält, welche man allenthalben einer Classe von Menschen schuldig ist, deren beschwerliche und wenig einträgliche, von schwachen und alten Händen vollzogene Beschäftigung den Kriegs - Operationen fremd ist.

Bonaparte hat die Verletzung der mit den Engländern über die Neutralität der Fischer abgeschlossenen Convention lebhaft empfunden. Er hat diese Handlung der Welt als eine solche denoncirt, die allen Gebräuchen der civilisirten Nationen und dem Völkerrechte zuwider sey. Er hat angelobt, selbst wenn die Engländer ihr Benehmen fortsetzten, keine Repressalien gegen die englischen Fischer gebrauchen zu wollen.

Es ist daher ausgemacht, dafs die Fischerfahrzeuge eine gänzliche Neutralität zu geniefsen haben.

Es ist jetzt nur noch zu untersuchen, ob sich nicht einige ungünstige Ausnahmen in Hinsicht dieses portugisischen Schiffes zeigen.

Die Ladung der Prise bestand aus Fischen, welche man gesalzen hatte, daraus können wir nichts schliefsen, um den Fall von der Wohlthat des Gesetzes auszunehmen. Bey dem Grade der Hitze in den portugisischen Gewässern war diese Vorsicht nothwendig. Durch so arbeitsame Hände erworben, kann dasselbe nicht als ein gewöhnlicher Ladungs- oder Handelsgegenstand angesehen werden. Vielleicht war er für den Handel bestimmt; allein man mufs den Brief vom 5ten Juny 1779, den ich angeführt habe, nicht aus den Augen verlieren, der zu Gunsten dieser arbeitsamen Classe geschrieben wurde, die sich dem Fisch-Handel widmete und die keinen andern Unterhalt hat, als den ihr Handel ihr darbietet.

Aus diesen Gründen trage ich auf die Freygebung des Fischerschiffes la Nostra Signora de la Piedad y animas an.

Das Conseil erkannte darauf die Freylassung von Schiff und Ladung oder von dem reinen Ertrag derselben, ohne Kosten- und Schadensersatz. Es ist zu

wünschen, dafs die humanen Principien des französischen Kaisers über den ewigen Frieden für die Küsten-Fischer überall Eingang finden mögten!

Verschiedene Assecuradeure haben mir den Irrthum geäufsert, als wenn nach französischen Gesetzen in Strandungsfällen die Neutralität neutraler Schiffe in Frankreich nicht untersucht werden dürfte. Dies veranlafst mich, noch einige Worte über diesen Gegenstand zu sagen, so weit er im Prisenconseil vorgekommen ist.

In dem Falle des preufsischen Schiffes Diana, Capitain Zieske, welches sich im Sturm auf die Rhede von Dünkirchen geflüchtet hatte, und welches der Regelmäfsigkeit seiner Papiere ungeachtet, von einem französischen Kaper genommen und nachmals condemnirt wurde, äufserte sich der Berichtsabstatter im Prisenconseil über diesen Gegenstand den 13ten Ventose im Jahre 9, nachdem er die Regelmäfsigkeit der Papiere deducirt hatte, folgendermafsen:

„Ich trage auf die Freygabe des Schiffes auch aus der Achtung an, die man dem Unglücke schuldig ist."

Man hat in Hinsicht dieses Schiffes die Rechte der Gastfreundschaft und des Asyls verletzt." Er führte darauf verschiedene Gesetze verschiedener Völker über

die beym Schiffbruche zu beobachtende Achtung für das Eigenthumsrecht an, und berief sich am Ende auf das Beyspiel eines spanischen Gouverneurs der Havannah, der ein englisches Kriegsschiff, das, um nicht unvermeidlich zu scheitern, in einen Hafen auf Cuba eingelaufen war und sich als Prise übergeben hatte, nach dem Orcan ungehindert wieder segeln liefs, und trug auf die Freygabe des Schiffes an.

Herr Portalis äufserte sich aber in dem Falle des preufsischen Schiffes Maria Arendz, welches an der Küste von Frankreich gescheitert war, über neutrale Strandungsfälle so:

„Man behauptet, dafs der blofsen Strandung wegen Schiff und Ladung freyzugeben wären, weil es dem Naturrechte zuwider sey, von einem Zufalle zu profitiren, um unglückliche Menschen noch mehr zu unterdrücken.“

Die Gesetze haben über diesen Fall sich bestimmt erklärt.

Indem sie dem Unglücke Beystand zusicherten, haben sie den Betrug nicht beschützen und begünstigen wollen. Daher wollen sie, dafs die Neutralitäts-Frage allemal untersucht werden soll. Dies entspringt aus der Ordonnance vom 21sten May 1696. „Se. Majestät wollen,“ heifst es darin, „dafs die an der

Küste gescheiterten oder durch Sturm oder andere Zufälle dahin geführten Schiffe, nach dem in dem Titel von den Prisen inserirten Artikel der Ordonnance von 1681, und nach dem Reglement vom 17ten Febr. 1694, untersucht werden sollen.«

Demnach mufs des Schiffbruches ungeachtet die Neutralitätsfrage untersucht und darüber entschieden werden. — So weit Herr Portalis.

Wenn ich nicht irre, so ist diese Disposition in Napoleons des Ersten Gesetze über Strandungen, die ich nicht zur Hand habe, wiederholt, wenigstens nicht derogirt.

ZWANZIGSTER ABSCHNITT.

Von der Fracht- Kosten- und Schadens-Vergütung an aufgebrachte Schiffe.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Herr Robinson sagt über diese Materie Pag. 304 im 2ten Theil des 3ten Bandes: So weit zurück als bis an das Jahr 1640 behauptet man auf die Auctorität des Sir H. Martin, eines berühmten Practikers und nachmaligen Richters der Admiralität, daſs es nie Praxis gewesen sey, neutrale Schiffe deshalb zu condemniren, weil sie feindliche Güter geladen gehabt haben; sondern daſs die Fracht für die condemnirten feindlichen Güter jedesmal wäre bezahlt worden.

Sydney State-Papers v. z. p. 662.

In den gerichtlichen Protocollen der Admiralität findet sich vom Jahre 1704 der Fall des Schiffes Pearl, Capitain Thomson, in welchem diese Frage streitig gemacht wurde; obgleich es nicht erhellt, weshalb

man sich geweigert hat, Fracht zu bezahlen. Am Ende wurde dem Schiffe, welches von einem Dänen, Eliason, reclamirt wurde, dennoch Fracht zuerkannt; obgleich die Ladung, die derselbe Eigner reclamirte, condemnirt wurde.

Im Jahre 1753 behauptete man in Antwort auf das preufsische Memoire, dafs im Falle Schiffe freyerkannt würden, man an dieselben die Fracht für solche Güter, die offenbar dem Feinde zugehörten, und condemnirt würden, bezahlte, und in der Liste von preufsischen Schiffen, auf welche man sich beziehet, ist folgende Classe von Schiffen aufgeführt.

Schiffe freygegeben mit Fracht zu Folge Connoissements für solche Güter von denen es sich fand, dafs sie feindliches Eigenthum waren und als Prisengüter condemnirt wurden.

Zu Folge des alten Princips des Consolato und dieser Präjudicate ist es die unwandelbare Praxis der brittischen Admiralität während dieses und des vorigen Krieges gewesen, Fracht an neutrale Schiffe zu bezahlen, ausgenommen in Fällen, wo irgend eine Art von mala fides concurrirte, oder wo man erachtete, dafs das Schiff sich selbst den Verlust der Fracht zugezogen hätte, als die Strafe für irgend eine Handlung, welche, obgleich eine Abweichung von einem reinen

neutralen Betragen, dasselbe nach der Praxis des Völkerrechtes nicht der Condemnation unterwirft.

Diese Fälle sind:

Küstenhandel.

Colonialhandel — vormals — jetzt erfolgt die Condemnation des Schiffes.

Contrebanden-Frachthandel.

Bey einem Handel zwischen Häfen alliirter Feinde mit falschen Papieren.

Bey Unterschlagung von Papieren.

Bey einer erwiesenen Hülfsleistung des Capitains bey einer Neutralisation.

Die Frachtverweigerung für neutrale Schiffe, die den feindlichen Küstenhandel betreiben, wollten die Captoren in dem Falle des dänischen Schiffes Wilhelmina, Capitain Carlson, *) auf eine Reise von Havre nach Amsterdam ausdehnen, allein das Gericht sagte:

In dem Falle, wo neutrale Schiffe in dem feindlichen Küstenhandel beschäftiget sind, giebt das Gericht keine Fracht; allein ich denke nicht, daſs man diese Regel auf Fälle angewandt hat, wo die Reise von einem feindlichen Hafen nach einem feindlichen Hafen eines anderen Landes ging. Es hat solche Fälle gege-

*) Robinsons Reports 2ter Band Pag. 101.

ben, in welchen das Gericht Fracht zuerkannt hat, in welchen kein falsches oder betrügerisches Verfahren in dem Benehmen des Schiffers sich zeigte, und ich denke, daſs Reisen dieser Art sehr verschieden von den anderen sind. — In ersteren wird die Fracht verweigert, weil die Parteien sich in den Küstenhandel des Feindes engagirten, der in Friedenszeiten ihm allein und ausschlieſslich angehört. Diese Art von Handel von einem Hafen des feindlichen Landes nach einem anderen in einem anderen feindlichen Lande, ist allezeit offen gewesen und ist seiner Natur nach von allen Menschen, die in keiner Feindschaft mit dem Feinde sind, frey zu benutzen. Der Däne hat ein vollkommenes Recht in Zeiten des tiefsten Friedens so vortheilhaft wie er kann seine freie Schifffahrt zu betreiben und es ist kein Grund vorhanden, warum irgend ein Vortheil von dieser Fahrt ihm entzogen werden könnte.

Fracht und Kosten wurden zugestanden.

Von den verschiedenen Quästionen welche bey der Materie von der Frachtbezahlung vorkommen, will ich zuerst die Entscheidungen über die Einrede, daſs nur die Fracht nach Verhältniſs des zurückgelegten Weges (pro rata itineris peracti) zu bezahlen sey, und die Verhandlung über Frachtforderungen dieser Art mittheilen.

Das Schiff Hiram, Capitain Still, *) war auf einer Reise von Liverpool nach Halifax und Westindien von Franzosen genommen und durch die Engländer wieder genommen und nach Plymouth zurückgeführt. Die Rheder forderten einen Theil der Fracht.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung:

Es erhellt, dafs dieses Schiff befrachtet wurde, um von Liverpool nach Halifax, von da nach Westindien und von da zurück nach Liverpool zu gehen. Die Bedingungen der Certepartie sind: dafs das Schiff per Monat L 210 Sterling empfangen sollte, L 500 Sterling davon bey der Löschung in Halifax, in einem Wechsel auf London von 3 Monat, und den Rest bey Ablieferung seiner Rückladung in Liverpool, mit der Clausel, dafs wenn die Reise innerhalb 6 Monaten sollte vollendet werden, die Fracht doch bestimmt für 6 Monate sollte bezahlt werden.« Dieser letzte Umstand zeigt stark, dafs die Zeit nicht so sehr als die Vollendung der Reise das Hauptaugenmerk der Parteyen war. Dies erhellt auch aus einer andern Clausel in Hinsicht der Retourreise: „dafs nämlich, wenn das Schiff nach der Abreise von Halifax verloren gehen oder genommen werden sollte, keine Fracht mehr

*) Robinson's Reports 3ter Band Pag. 150.

fällig seyn sollte.“ Das Schiff nahm in Liverpool seine Ladung ein. Ob es durch den Aufenthalt Schaden litt oder nicht, erhellt nicht; man hat sich nicht beschwert, dafs es über Gebühr aufgehalten sey, und wahrscheinlich ist dies nicht geschehen, da es gleich wichtig für das Interesse des Schiffes und der Ladung war, dafs alles so schnell wie möglich expedirt wurde.

Das Schiff ging ab, wurde genommen und wieder genommen, und nach einem brittischen Hafen zurückgebracht, wovon es in rechtlicher Hinsicht erachtet werden mufs, dafs es nach seinem Ausreisehafen zurückgebracht sey. Es wurde nach dem Hafen von Plymouth gebracht. Die Entfernung desselben von Liverpool ist in Hinsicht der ganzen beabsichtigten Reise so geringe, dafs ich gerechtfertiget bin, wenn ich es wirklich für dasselbe achte, als wenn es nach Liverpool zurückgebracht sey. Da dies der Fall ist, so wird es die Frage seyn: ob nach den allgemeinen Seegesetzen oder in Folge der Bedingungen dieses individuellen Contractes irgend ein Theil der Fracht, und welcher zu bezahlen sey? Ich bin der Meinung, dafs in Folge keines von beyden irgend ein Theil der Fracht fällig ist. Der Fall Luke versus Lyde ist dem Gerichte ans Herz gelegt. Das Schiff in demselben war von Newfoundland nach Lissabon befrachtet, war in dem

letzten Theile seiner Reise genommen und nachmals wiedergenommen und nach Biddefort aufgebracht worden. Nach diesen Thatsachen hielt Lord Mansfield dafür, dafs ein grofser Theil der Reise vollendet, und dafs zu Folge der Auctorität der Schriftsteller das Schiff zu einem Theile seiner Fracht pro rata itineris peracti berechtiget sey. Allein ich habe zu betrachten, dafs das Schiff nach Biddefort gebracht war, von welchem Hafen die Reise nach Lissabon gewöhnlich nicht länger dauert als 6 bis 7 Tage. Es war daher beinahe in seinem ursprünglichen Bestimmungshafen angekommen. Um es für einen parallelen Fall mit dem gegenwärtigen annehmen zu können; so hätten wir wissen müssen, wie der Lord darüber gedacht haben würde, wenn das Schiff nach Newfoundland wäre zurückgebracht worden. In solchem Falle wäre alles völlig wieder vernichtet worden, welches das Schiff gethan gehabt hätte, um seine Reise zu vollführen. Man hat gesagt, dafs in dem vorliegenden Falle die Schuld nicht an dem Schiffe lag — sicher nicht — aber auch eben so wenig an der Ladung. Wenn die Ursache der Wegnahme als ein Fehler der Nationalität imputirt werden sollte, so war er für beyde gemeinschaftlich, obgleich es andere geben mag, die für das Schiff oder die Ladung individuell seyn können. Man

hat gesagt, von Seiten des Schiffes sey der Verschliefs und die Abnutzung, der Zeitverlust und der Proviantverbrauch vorhanden. Allein hat die Ladung nichts gelitten? Giebt es für sie keine Leckage und Spillage, und ganz vorzüglich der Verlust des individuellen Marktes, für welches sie assortirt war?

Unter dieser Ansicht der Sache, indem man es für einen Fall zu nehmen hat, in welchem das Schiff nach seinem quasi-Abreisehafen gebracht wurde, bin ich der Meinung, dafs die Lehre von der Fracht pro rata itineris peracti nicht behauptet werden kann. Der Registrator hat angegeben, dafs es in der Praxis dieses Gerichtes nicht gebräuchlich gewesen sey, Fracht in dergleichen Fällen zu geben, und daher würde ich nach allgemeinen Principien und nach der Usance den Ausspruch thun, dafs keine Fracht zu bezahlen sey.

Was nun ferner die besonderen Bedingungen der Certepartie betrifft, so denke ich, kann diese Forderung nicht behauptet werden. Die Certepartie setzt fest, „dafs der Befrachter nichts vor der Ankunft in Halifax bezahlen soll," woselbst L 500 Sterling ausbezahlt werden sollten, und dafs, wenn das Schiff daselbst wohlbehalten ankommen und nachmals verloren gehen oder genommen werden sollte, nichts mehr bezahlt oder fällig werden sollte. Man hat

gesagt, dafs die Worte: „fällig werden sollte," nicht in dem ersten Theile des Instrumentes sind. Allein man mufs sich erinnern, dafs diese Instrumente nicht immer mit technischer Präcision aufgesetzt werden. Nach allgemeinen Principien mufs die sichtbare Meinung der Parteyen gewesen seyn, dafs nichts hätte zu bezahlen gewesen seyn sollen, falls das Schiff nicht in Halifax angekommen wäre. Die Reise war durch die Zufälle des Krieges verhindert. Im Ganzen genommen denke ich, dafs das Gericht, woferne es nicht nur blofs von etablirten Grundsätzen und von der Praxis abgehen will, sondern auch von der aufrichtigen Meinung dieses besonderen Contractes, es nicht befehlen kann, dafs irgend ein Theil der Fracht zu bezahlen sey, und ich verwerfe daher die Frachtforderung.

Das englische Schiff Racehorse; Capitain White, *) war von Liverpool in Ballast nach St. Martin und Lissabon befrachtet, um von da eine Ladung Früchte nach Irrland zu bringen, wurde auf der Rückreise auf der Höhe von Falmouth von einem französischen Kaper genommen, hierauf wiedergenommen und nach Falmouth aufgebracht. Die im Admiralitätsgerichte zu

*) Robinsons Reports 3ter Band Pag. 101.

entscheidende Frage war, wie viel Fracht dem Schiffe von der Ladung zu bezahlen sey?

Entscheidung.

Dieser Fall entsteht durch das Unglück der Captur von dem Feinde, der indeſs wegen der hierauf erfolgten Wiedernahme nicht als ein Total-Schaden und als eine verlorne Reise anzusehen ist, obgleich einige Zögerung und Kosten entstanden sind.

Es ist sehr zu bedauren, daſs Certepartien keine Stipulationen für den Fall von Capturen und Wiedernahmen enthalten; der Zufall tritt häufig ein, und es wäre sehr natürlich gewesen, wenn einige Stipulationen darüber eingeführt wären; allein in allen Certepartien die mir zu Gesicht gekommen, ist der Gegenstand so weit aus dem Gesichtskreise der Parteien gewesen, als wenn keine Capturen in der Welt existirten.

Das Schiff war befrachtet, um von Liverpool nach Lissabon und St. Martin zu gehen, um eine Ladung Früchte zu holen, und da es keine volle Ladung Früchte erhalten konnte; so gab der Capitain, um dem Ladungseigenthümer einen Gefallen zu thun, seine Einwilligung dazu, Weine einzunehmen. Das Schiff wurde auf der Rückreise vor Falmouth genommen. Ein groſser Theil seiner Reise war vollendet, die Ausreise gänzlich, und ein groſser Theil der Rückreise,

und zwar gänzlich in dem Dienste der Ladungseigenthümer. Bey der ersten Wegnahme wurde der Capitain aus dem Schiffe genommen, und aus dieser Ursache wurde nicht sogleich für die Ladung ein Reclam eingegeben. Da der Schiffsreder todt war; so kamen die Geschäfte des Schiffes an seinen Administrator. Auf ihn kommt kein Tadel, daſs er sich nicht um die Ladung bekümmerte. Seine Pflichten waren Pflichten der Vorsicht; von ihm konnte man nicht erwarten, daſs er alles dasjenige thun würde, welches der Rheder oder der Capitain gethan haben würde. Es war natürlich für ihn, sich auf die Angelegenheiten des Schiffes zu beschränken, und ohne sich mit der Ladung abzugeben, bloſs so zu handeln, wie es am vortheilhaftesten für seine Masse schien. Durch Consens wurde den 2ten July das Schiff freygegeben, während daſs erst den 17ten July ein Reclam für die Ladung eingegeben wurde, und erst den 16ten Nov. erfolgte die Zurückgabe. Ueber die Ladung war ein Proceſs entstanden und hatte das Gericht den Ausspruch zu thun; das Schiff hätte warten sollen bis diese Procedur zu Ende gewesen wäre, da es zu einer Zeit freygegeben war, wie die Ladung noch in einem Proceſse lag und vielleicht condemnirt werden mögte, und während es noch streitig war, ob irgend eine Ladung wieder an Bord

zu nehmen sey? Dies würde unbillig seyn. Ich will nicht gesagt haben, daſs ein Capitain geradezu fahren und sobald er sein Schiff frey erhalten hat wegsegeln darf. Er muſs einige Bereitwilligkeit haben sich abzufinden und zu helfen; er muſs einige Zeit bleiben und thut er dies nicht, so muſs von der Fracht etwas abgezogen werden können. Allein ich kann nicht sagen, daſs ein Schiff auf das bloſse Gerathewohl, seine Ladung könnte vielleicht frey gegeben werden, so lange zu warten hat, bis dies etwa geschieht. Man hat gesagt, daſs der Contract gänzlich dissolvirt geworden sey. Allein durch wen geschah dies? Es lag auf keine Weise an dem Rheder des Schiffes, der die Ladung hätte wieder verfahren können; allein der Ladungseigenthümer konnte sie ihm nicht liefern. Obgleich er so handelte, als sey er von dem Contracte entschlagen; so ist er doch im Wesentlichen zu den wohlthätigen Folgen desselben berechtiget. Daher bin ich der Meinung, daſs das Schiff zu seiner ganzen Fracht berechtiget sey.

Von Seiten der Ladungsinteressenten wurde gebeten, daſs ein Achttheil von der Fracht für den Bergelohn mögte abgezogen werden, welchen sie für die Fracht bezahlt hätten.

Von der anderen Seite wurde behauptet, daſs der

Rheder mit dem Wiedernehmer wegen des Berglohns sich abgefunden hätte.

Der Richter sagte ja, was das Schiff betrift; allein Berglohn ist nicht nur von dem Schiffe, sondern auch von der Ladung und von der Fracht zu bezahlen.

Den 13ten Oct. 1801 kam die Frachtforderung des schwedischen Schiffes Isabella Jacobina, Capitain Sovergren, *) in der Admiralität vor.

Dies Schiff war durch eine Certepartie verfrachtet worden, von Plymouth nach Radston zu gehen, daselbst eine Ladung von Pilchards nach Venedig einzunehmen. Das Schiff war nach Radstou versegelt, hatte seine Ladung eingenommen und war damit in See gegangen. Schlechtes Wetter und ein Leck nöthigten es aber nach Falmouth zurückzukehren, wo das um die Zeit gegen alle nordische Schiffe verhängte Embargo es traf.

Der Richter sagte:

Ich bin der Meinung, daſs keine Fracht in diesem Falle zu bezahlen ist. Man könnte keinen Vorwand haben, irgend einen Theil derselben zu verlangen, als nur für die kurze Zeit, die das Schiff in See war, ehe es nach Falmouth zurückkehrte, welcher Hafen so

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 77.

geben. Da das Schiff ursprünglich in Havarie einlief und Reparatur nöthig hatte; so wurde es nothwendig, die Ladung zu löschen, und da kein Packraum zur Hand war, so wurde sie in 3 andere Schiffe gebracht, die sich ungerne zu einem solchen Dienste hergaben und von denen die Capitaine am Ende durch einen schriftlichen Contract mit dem angehaltenen Capitain bewogen wurden, ihn zu übernehmen. Da die Ladung in Waaren bestand, die von Smyrna kamen; so wurden die Schiffe verpflichtet, sich einer Quarantaine zu unterziehen, und da die Waaren beschädigt waren; so hatten die Schiffe einigen Nachtheil davon, dafs sie solche an Bord nahmen. Da das Schiff Copenhagen noch immer angehalten wurde, wie die Ladung schon wieder frey war und ihrer ursprünglichen Bestimmung nach verschickt werden konnte; so wurde ein Theil der Waaren nach London geschickt, und ein Theil wurde in ein anderes Schiff verladen, um seiner ursprünglichen Bestimmung nach verschifft zu werden.

Unter diesen Thatsachen entstehen 4 Quästionen. 1stens, ob Liegetagegeld für den Aufenthalt des Schiffes zu bezahlen sey? und diese Frage betrift die Rheder und die Ladungsinteressenten; denn gegen den Captor ist kein Grund, Liegetagegeld fordern zu können. 2tens, ob die Fracht für die ganze Reise oder

pro rata itineris zu bezahlen sey? denn es wird nicht geläugnet, daſs einige Fracht zu bezahlen sey, und die Quästion betrift gleichfalls bloſs die Rheder und Ladungsinteressenten. 3tens, welche Summe an die Rheder der drey Schiffe zu bezahlen sey? und die 4te Frage entsteht in einigem Grade aus der vorhergehenden: ob die Rheder von dem Schiffe Copenhagen oder die Ladungsinteressenten für diese Summe wie auch für die Kosten der Reparatur des Schiffes und für die anderen Ausgaben verantwortlich sind?

Die erste Frage entschied Sir W. Scott verneinend.

In Beziehung auf die Frachtforderung sagte er: Es ist ein Fall gemischter Natur, und die Maxime: „Captur sey Auslieferung," kann nicht in dem allgemeinen Sinne angenommen werden, in dem man sie aufgestellt hat. Sie ist durchaus nicht wahr, woferne der Captor nicht vollkommen in die Rechte des Feindes tritt und ihn nicht, was diese Sache betrifft, repräsentirt. Wenn ein neutrales Schiff, welches feindliche Güter am Bord hat, genommen wird; so bezahlt der Captor die ganze Fracht, weil er, indem er sich der Güter seines Feindes jure belli bemächtiget, den Feind repräsentirt, und obgleich durch Vollendung der Reise die ganze Fracht noch nicht verdient ist; so wirkt doch seine Anhaltung, da der Captor

geben. Da das Schiff ursprünglich in Havarie einlief und Reparatur nöthig hatte; so wurde es nothwendig, die Ladung zu löschen, und da kein Packraum zur Hand war, so wurde sie in 3 andere Schiffe gebracht, die sich ungerne zu einem solchen Dienste hergaben und von denen die Capitaine am Ende durch einen schriftlichen Contract mit dem angehaltenen Capitain bewogen wurden, ihn zu übernehmen. Da die Ladung in Waaren bestand, die von Smyrna kamen; so wurden die Schiffe verpflichtet, sich einer Quarantaine zu unterziehen, und da die Waaren beschädigt waren; so hatten die Schiffe einigen Nachtheil davon, daſs sie solche an Bord nahmen. Da das Schiff Copenhagen noch immer angehalten wurde, wie die Ladung schon wieder frey war und ihrer ursprünglichen Bestimmung nach verschickt werden konnte; so wurde ein Theil der Waaren nach London geschickt, und ein Theil wurde in ein anderes Schiff verladen, um seiner ursprünglichen Bestimmung nach verschifft zu werden.

Unter diesen Thatsachen entstehen 4 Quästionen. 1stens, ob Liegetagegeld für den Aufenthalt des Schiffes zu bezahlen sey? und diese Frage betrift die Rheder und die Ladungsinteressenten; denn gegen den Captor ist kein Grund, Liegetagegeld fordern zu können. 2tens, ob die Fracht für die ganze Reise oder

pro rata itineris zu bezahlen sey? denn es wird nicht geläugnet, daſs einige Fracht zu bezahlen sey, und die Quästion betrift gleichfalls bloſs die Rheder und Ladungsinteressenten. 3tens, welche Summe an die Rheder der drey Schiffe zu bezahlen sey? und die 4te Frage entsteht in einigem Grade aus der vorhergehenden: ob die Rheder von dem Schiffe Copenhagen oder die Ladungsinteressenten für diese Summe wie auch für die Kosten der Reparatur des Schiffes und für die anderen Ausgaben verantwortlich sind?

Die erste Frage entschied Sir W. Scott verneinend.

In Beziehung auf die Frachtforderung sagte er: Es ist ein Fall gemischter Natur, und die Maxime: „Captur sey Auslieferung," kann nicht in dem allgemeinen Sinne angenommen werden, in dem man sie aufgestellt hat. Sie ist durchaus nicht wahr, woferne der Captor nicht vollkommen in die Rechte des Feindes tritt und ihn nicht, was diese Sache betrifft, repräsentirt. Wenn ein neutrales Schiff, welches feindliche Güter am Bord hat, genommen wird; so bezahlt der Captor die ganze Fracht, weil er, indem er sich der Güter seines Feindes jure belli bemächtiget, den Feind repräsentirt, und obgleich durch Vollendung der Reise die ganze Fracht noch nicht verdient ist; so wirkt doch seine Anhaltung, da der Captor

durch dieselbe die Vollendung der Reise verhindert hat, eben dasselbe, welches eine wirkliche Ablieferung der Waaren an den Consignenten würde bewirkt haben, und unterwirft ihn der Bezahlung der ganzen Fracht. Allein wenn Schiff und Ladung beide als neutral freygegeben werden; so ist bloſs die Folge, daſs das Schiff seine Reise vollführen muſs, ehe es Fracht verlangen kann. Wenn die Ladung freygegeben wird, während das Schiff noch angehalten wird; so giebt es noch weniger Grund zu behaupten, daſs die ganze Fracht verdient sey. Dies ist der gegenwärtige Fall, in welchem das Schiff seinen Contract nicht erfüllt hat, und dies rührt auf keine Weise von der Ladung her, sondern ursprünglich von dem havarirten Zustande des Schiffes, und nachher von dem zweifelhaften Character desselben. Nach diesen Umständen ist es unmöglich zu sagen, daſs es mehr als eine Fracht pro rata itineris peracti verdient habe, welche demnach der Registrator und die Kaufleute auf die gewöhnliche Weise zu bestimmen haben.

Die dritte Quästion verwies Sir W. Scott an den Registrator und die Kaufleute, indem er ihnen aufgab, den in dieser Hinsicht vorhandenen Contract aufrecht zu erhalten, falls kein Betrug der Contrahenten constiren sollte.

Was die vierte Quästion betraf, so sagte Sir W. Scott in Beziehung darauf: Im gegenwärtigen Falle scheint das Umladen der Waaren für das gemeinschaftliche Beste von Schiff und Ladung gewesen zu seyn; denn es war nothwendig, das Schiff sowohl wegen der Reparaturen, die es nöthig hatte, zu löschen, als auch zur Erhaltung der Ladung, die beschädigt war, und daher scheinen die durch das Umladen erwachsenen Kosten den Character der Havarie grosse zu haben; obgleich es vielleicht kaum der Mühe werth seyn mag, die Kosten der Umladung von denjenigen der Wiederverschiffung zu trennen, und wenn dem so wäre, so müſsten sie der Ladung allein zur Last kommen. Die Kosten, die Ladung nach ihrer schlieſslichen Bestimmung zu schaffen, sind von der Ladung allein zu bestreiten, da der Contract durch die Bezahlung der Fracht pro rata itineris beendiget ist. Was die Reparaturkosten betrifft; so denke ich giebt es keinen Grund, diese der Ladung zur Last zu legen; denn aus dem Grunde, daſs durch die Beendigung des Contractes Schiff und Ladung gänzlich getrennt sind und auf Kosten der Ladung ein neues Schiff engagirt ist, um die Ladung fortzuschaffen, ist die Ladung auf keine Weise verantwortlich für die Reparatur, die sie auf keine Weise veranlaſst hat.

Dies ist was ich nach meiner Ansicht der Sache darüber zu sagen habe. Man hat es mir zu verstehen gegeben, daſs unter denjenigen, die am meisten mit Sachen dieser Art zu thun hätten, eine allgemeine Regel im Schwange gienge — wenn es irgend ein kaufmännisches Gesetz über diesen Gegenstand giebt; so würde ich sehr ungerne eine etablirte Regel durch bloſse Speculation erschüttern wollen, und ich werde es daher dem Registrator und den Kaufleuten auftragen, sich nach der Existenz einer solchen Regel zu erkundigen, und wenn sie darüber befriedigende Auskunft erhalten, daſs eine solche Regel als eine allgemein adoptirte Auctorität gilt; so werde ich es ihm aufgeben, sie unter Vorbehalt der Approbation des Gerichtes anzuwenden, um die Lasten zu bestimmen, die resp. auf das Schiff und auf die Ladung kommen.

Der Registrator und die Kaufleute berichteten, daſs der Belauf der für die Miethung der Schiffe zugestandenen Fracht von den Schiffsrhedern und den Reclamanten der Ladung auf folgende Weise zu bezahlen wären, nämlich:

	L.	s.	d.
Für die Sloop William 85 Tonnen für 39 Wochen, à 5 l. pr. Woche .	195	0	0
Für die Brig Adventure, 160 Tonnen, für 41 Wochen, à 10 l. pr. Woche	410	0	0
Für die Sloop Susannah, 65 Tonnen, für 41 Wochen, à 4 l. 4 s. pr. Woche	172	4	0
L.	777	4	0

Sie waren ferner der Meinung, dafs für diese Summen keine Zinsen zuzugestehen wären, da sie dafür hielten, dafs sie an und für sich eine hinreichende Entschädigung für die Schiffe wären.

In dem Falle Martin, Capitain Martin, entstand eine Quästion, welche die Fracht für ein americanisches Schiff von America nach Amsterdam betraf, das im Canal genommen und den 20sten Dec. 1800 eingebracht war. Am 10ten Jan. 1801 wurde das Schiff mit der Fracht freygegeben. Am 15ten Januar wurde ein Decret abgegeben, die Ladung zu löschen, und am 16ten wurde ein Theil der Waaren, für welche ein Reclam eingegeben war, freygegeben. Die Löschung dieser Güter wurde darauf suspendirt, allein da es nöthig war, sie von der Stelle zu bringen, um an die übrigen Güter zu kommen; so wurden sie gelöscht.

Der Reclamant dieser Waaren verlangte von dem Capitain, dafs er sie wieder an Bord nehmen (indem der Reclamant sich erbot, die Kosten der Wiederverschiffung zu stehen) und für die ursprünglich accordirte Fracht nach ihrem Bestimmungshafen bringen sollte. Auf der andern Seite behauptete man, dafs der Capitain berechtiget sey, seine ganze ihm zukommende Fracht zu fordern, ohne dafs man ihn mit einem ferneren Dienste bebürden könnte; dafs das Schiff einen langen Aufenthalt (Demurrage) gehabt und einigen Schaden während der Zeit gelitten hätte; dafs der Gegenstand der Retourreise desselben durch den Aufenthalt wäre gestöhrt worden, und dafs es dadurch grofsen Unbequemlichkeiten ausgesetzt seyn würde, wenn es blofs mit einem Theile seiner Ladung abgienge.

Entscheidung.

Dies ist ein Fall, in welchem einiger Verlust auf eine von zwey unschuldigen Personen fallen mufs, die das Gericht beyde, wie ich befürchte, nicht beschützen kann. Der eine ist ein frachtfahrender Capitain, der, wenn ich den Ausdruck gebrauchen darf, ein Günstling des Gerichtes ist, und der andere der Eigenthümer einer in einem unschuldigen Handel engagirten Ladung; allein es wurde nöthig, die ganze

Ladung zu löschen, um an eine Parthey Güter zu gelangen, die nicht reclamirt war. Nach dem was ich gesagt habe, würde ich es für meine Pflicht gehalten haben, sehr genau in alle diesen Fall begleitende Umstände zu blicken, wenn ich nicht auf ein Präjudicat meines Vorgängers gestofsen wäre, welches mit diesem Falle so gleich ist, dafs ich keinen Unterschied ausfindig machen kann. Es ist der den 20sten Nov. 1793 entschiedene Fall des americanischen Schiffes Hamilton, Capitain Rodmann, welches von Franzosen wiedergenommen und auf einer Reise von Lissabon nach Petersburg im May 1793 eingebracht wurde. Das Schiff wurde sogleich mit einem Theile der Ladung, welcher für den Rheder reclamirt war, freygegeben. Der Rest der Ladung wurde den 5ten Juny reclamirt, und auf die ursprünglichen Beweise den 9ten August freygegeben. Die Ladung war gelöscht, allein das Schiff zur Zeit der Freygabe noch nicht versegelt, und eine Forderung ergieng an den Capitain, die Ladung wieder an Bord zu nehmen und seiner ursprünglichen Bestimmung nachzugehen; allein er verweigerte es, gieng mit seinem Schiffe fort, und die Ladungseigenthümer waren genöthigt, eine andere Gelegenheit aufzusuchen, ihre Waaren nach Petersburg zu schicken. Den 20sten Nov. 1793 kam die Quästion betreffend

die Fracht vor das Gericht und man sagte, daſs sie nicht fällig sey, da das Schiff einen Theil des Contractes nicht erfüllt habe; allein das Gericht erkannte, daſs die ganze Fracht von der Ladung zu bestreiten sey. Dieser Fall ist gerade so ähnlich mit dem vorliegenden, daſs ich keinen Unterschied zwischen ihnen entdecken kann, So lange dieses Präjudicat von dem Obergerichte nicht abgeändert ist, (falls es anders einer Abänderung bedarf) werde ich mich verpflichtet halten demselben zu folgen, obgleich es mir leid thut zu sagen, daſs in besonderen Fällen Entscheidungen der Art hart auf die Eigenthümer der Ladung fallen.

Das hamburger Schiff Wilhelmina Eleonora, Capitain Mohr, *) war auf einer Reise von einem spanischen Hafen nach London genommen und nach Plymouth aufgebracht. Da die Ladung für brittische Rechnung unter dem Schutze einer Licence eingenommen zu seyn erhellte, so wurden Schiff und Ladung freygegeben.

Die Quästion entstand über die Fracht, da der Eigenthümer der Ladung bat, daſs das Schiff mögte nach London als seinem Bestimmungshafen, beordert werden.

*) Robinsons Reports 3ter Band Pag. 254.

Auf Seiten der Reclamanten der Ladung wurde gesagt, daſs das Schiff nicht aus seinem Course gebracht wäre, da es in der Certepartie stipulirt sey, daſs es zu Plymouth wegen Ordres anlaufen sollte.

Von Seiten des Schiffes wurde erwiedert, daſs, wenn in London eine Assecuranz gemacht sey, die durch die Einbringung des Schiffes nach Plymouth annullirt wäre; so würde es hart für das Schiff seyn, es in eine schlimmere Lage dadurch zu versetzen, daſs man es auf des Rheders Risico nach London beordern wollte.

Ich bin der Meinung, sagte der Richter bey der Entscheidung, daſs man nicht sagen kann, das Schiff habe dadurch seine Reise vollendet, daſs es in einen Hafen des Landes, wohin es bestimmt war, angekommen ist, woferne dies nicht sein Löschungshafen ist. Ich werde befehlen, daſs das Schiff mit Fracht und Kosten freygegeben werden soll, wenn es in seinem Bestimmungshafen angekommen ist. — Es erhellt nicht, ob Assecuranz gemacht ist. — Wenn es erhellen sollte, daſs eine Assecuranz sollte geschlossen seyn und daſs solche durch die Captur und die Einbringung nach Plymouth annullirt wäre; so wird es passend seyn, ferner deshalb gerichtlich einzukommen.

Der Fall des Schiffes Therese Bonita, Capitain de

Jong, *) betraf die Verpflichtung des Herrn Joseph Wolff, die Fracht von einer, ihm zu Folge eines gerichtlichen Decretes unter Verbürgung „für die fernere Ordre, welche das Gericht in Hinsicht dieser Güter machen mögte, aufkommen zu wollen," ausgelieferten Ladung, zu bezahlen.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Die Schwierigkeiten dieses Falles entstehen zum Theil aus dem Embargo, welches eine Maafsregel des Staates ist, und aus dem Banquerot des Herrn Burnet, welches ein Privatunglück ist. Es erhellt, dafs die Waaren für Rechnung und Risico des Herrn Burnet in einem spanischen Hafen verladen wurden, allein in Folge einer von Smith et Co. in Lissabon für Burnet vollzogenen Certepartie, nach welcher der Capitain verpflichtet war, nach London zu gehen, woselbst der Contract für vollzogen angesehen werden sollte. Die Befrachter verbanden sich, „durch ihre Correspondenten in London während oder gleich nach dem Löschen L 500 Sterling Fracht bezahlen zu lassen." Zu Folge der Certepartie hat der Capitain 2 Sicherheiten — die Verpflichtung der Befrachter und seine Hypothek auf die Güter. Er hat eine persönliche und

*) Robinson's Reports 3ter Band Pag. 236.

eine Realsicherheit. Es erhellt, dafs die Güter vor ihrer Ankunft von Burnet an Herrn Wolff waren verkauft worden. Von diesem Contracte wufste der Capitain nichts. Er sahe blofs auf den Consignenten oder auf den Befrachter, ihm war Herr Wolff durchaus fremd, aufser dafs er für ihn der Repräsentant des Consignenten wurde. Der Capitain verliefs sich blofs auf Burnet, von dem er einiges Geld à Conto scheint erhalten zu haben. Nun trat die Staatshandlung, das Embargo auf alles dänische Eigenthum ein, die als eine feindselige Handlung, welche die Hypothek, die der Capitain auf die Güter hatte, erlöschte, angesehen werden mufs. In der Lage, worin die beyden Länder sich befanden, hatte der Capitain kein Recht, irgend eine Forderung gegen den Unterthan dieses Reiches zu erheben, da er sowohl wie sein Schiff, in dessen Hinsicht er eine Forderung zu machen hatte, unter Haft waren. Die Wirkung dieser Lage mufs, denke ich, für hinreichend gehalten werden, die Rechte zu unterdrücken, welche der Capitain über dieses Eigenthum als über sein Pfand besessen hatte, wodurch er berechtiget war, den Besitz davon so lange zu behalten, bis man ihm seine Fracht bezahlte. Die Folge davon wird seyn, da seine Realsicherheit durch einen Zufall zerstört wurde, welcher aus der Natur der

Feindseligkeiten herrührte; daſs er auf seine persönliche Sicherheit, d. h. an die Personen, mit denen er contrahirt hat, zurückgewiesen werden muſs.

Bey den Schritten, welche unsere Regierung that, beabsichtigte man gewiſs mit Vorsicht das Interesse eines jeden zu befördern, der am Ende für interessirt erachtet werden sollte. Die Bürgschaftsacte welche dies Gericht aufsetzen lieſs, war so allgemein wie möglich abgefaſst, um auf alle Quästionen, die gemacht werden könnten, zu antworten. Ich bezweifle es gar nicht, daſs diese Bürgschaftsacte den Herrn Wolff nicht zahlschuldig machte, wenn er der Billigkeit nach zur Bezahlung verpflichtet wäre. Allein meiner Meinung nach ist er nicht schuldig zu bezahlen, da er keine Partie der Certepartie ist, und kraft eines legalen Titels seinen Besitz erwarb, zu einer Zeit, wo die Hypothek, die der Capitain auf die Güter hatte, bis die Fracht dafür bezahlt würde, durch die Lage worin er als ein Däne gegen dieses Land sich befand, erloschen war.

Da der Reclam des Capitains gegen die Güter erloschen ist; so wird er auf seine Befrachter zurückgeworfen, die ihm verantwortlich sind. Sie haben sich eben sowohl für die Handlungen ihres Correspondenten verpflichtet, wie für ihre eigenen.

Durch ihren Correspondenten wurden diese Güter das Eigenthum von Herrn Wolff. Diese Leute sind daher dem Capitain verantwortlich. Bey allen Umständen dieses Falles bin ich der Meinung, daſs Herr Wolff für diese Handlung nicht verantwortlich seyn kann, obgleich er diese Bürgschaftsacte unterzeichnete:

Den 7ten Nov. 1801 sagte Sir William Scott bey einer Entscheidung in Hinsicht des Schiffes Bremen Flügge, Capitain Meyer, über die Frachtforderung von Seiten eines Neutralen:

Diese gegenwärtige Qnästion betrift den Rest des Ertrags einer Ladung, die aus Mangel an fernerem Beweise condemnirt, und deren Ertrag in dem Registrariat deponirt wurde. Das Schiff ist mit Fracht und Kosten freygegeben, die der Ladung zur Last fallen sollten. Dieses Decret über Fracht und Kosten muſs aber nicht so verstanden werden, als wenn dadurch alle fernere Befehle des Gerichtes in Hinsicht der Ladung ausgeschlossen wären, oder als wenn dadurch ein decidirter Vorzug in Hinsicht der Bezahlung mit Ausschluſs aller anderen gerechten Ansprüche auf die Ladung ertheilt sey, im Fall der Fond für alle gerechten Forderungen unzureichend seyn sollte. Nach allgemeinen Principien scheint, wenn eine Condem-

nation erfolgt ist, die Forderung der Captoren vielmehr den Vorzug zu verdienen. Bis hieher ist es eine zweifelhafte Quästion gewesen, ob neutrale Schiffe überall das Eigenthum eines Kriegführenden gesetzlicher Weise verführen dürfen. Die neuere Regel und auch eine sehr alte dieses Landes ist nach liberalen Principien festgesetzt, und es wird nun beinahe allgemein dafür gehalten, dafs der Neutrale das Recht hat, das Eigenthum des Feindes zu verführen; allein dem Rechte des Kriegführenden unterworfen, zu Folge dessen derselbe das Schiff aufbringen darf, um die Ladung einer legalen Adjudication zu unterwerfen. Ich sage, es ist jetzt allgemein angenommen, dafs ein neutrales dergestalt engagirtes Schiff überall keiner Strafe unterworfen ist, sondern dafs dasselbe vielmehr berechtigt ist; seine Fracht als eine auf die Ladung haftende Schuld zu verlangen. Der Captor nimmt die Ladung cum onere, diese mufs er durch Bezahlung der Fracht tilgen, vorausgesetzt, wie es in jedem Falle angenommen werden mufs, dafs in dem Betragen des Schiffes keine unneutrale Umstände obwalten, um den Verlust dieser Forderung zu veranlassen.

Die Kosten des neutralen Capitains scheinen mir nicht auf derselben Basis zu beruhen. Was diese betrifft; so scheint folgende Distinction in der Vor-

aussetzung, es sey gesetzlich, daſs das neutrale Schiff sich aufbringen lassen muſs, sich von selbst an die Hand zu geben, daſs es nämlich deswegen, weil es gesetzlicher Weise feindliches Eigenthum führen kann, noch nicht berechtigt sey, die in Folge der Aufbringung gehabten Kosten verlangen zu können. Indem ich die Praxis unberührt lasse, die eine nachsichtige Regel etablirt hat, scheint es nicht, daſs ein neutraler Capitain bloſs nach Principien, zu einer Entschädigung in Betreff gehabter Kosten berechtigt ist. Er ist verpflichtet, die seinem Rechte angefügte Bedingung zu wissen und die Folgen davon über sich kommen zu lassen. Eine günstigere Praxis ist eingetreten, der zu Folge ihm gewöhnlich seine Kosten zugestanden werden, und diese Praxis wird das Gericht in so weit aufrecht erhalten, wie solche nicht mit anderen Rechten in Collision kommt, die auf gleiche Weise durch die Praxis und noch mehr durch die Theorie, als die Forderung der Neutralen, geschützt wird. Seinen desfalsigen Reclam kann der genommene Capitain nicht gegen den Captor urgiren, als wenn das Recht desselben eben so ursprünglich und eben so begründet wäre, wie die Frachtforderung durch den Empfang an Bord und durch die Certepartie. — Man hat gesagt, die Ladung sey aus Mangel an fernerem Beweise con-

demnirt. Kann dies aber einen Unterschied machen? Die legale Conclusion ist dieselbe, da die Condemnation erfolgte, weil das Eigenthum des angeblichen neutralen Eigenthümers nicht erwiesen war. Kann dies einen Unterschied machen? Der mangelhafte Beweis des neutralen Eigenthums erzeugt die legále Conclusion, dafs das Eigenthum feindlich war. Das Recht des Captors ist dabey so begründet, als wenn die Condemnation aus affirmativen Gründen erfolgte. — Aus dieser Rücksicht denke ich, dafs die Kostenforderung des Captors vor der Kostenforderung des Neutralen die Priorität hat.

Das dänische Schiff Haabet, Capitain Hohorst, *) war den 15ten Aug. 1800 auf einer Reise von einem französischen Hafen nach Nordbergen mit einer Ladung Salz, Wein und Brandtewein genommen. Durch Consens war das Schiff mit Fracht den 8ten Septemb. 1800 zurückgegeben, von der decretirt war, dafs sie zu Lasten der Ladung seyn sollte, die einige Zeit darauf auch freygegeben wurde. Da der reine Ertrag der Ladung unzureichend war, die Fracht zu bezahlen; so kamen die verschiedenen Reclamanten jetzt darum ein, dafs decretirt werden mögte, dafs der Captor die

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 302.

Bilance von der Fracht zu bezahlen, so wie auch den Ladungsinteressenten von der Ladung Rechnung abzulegen haben mögte.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Nach der Freygabe hat dieses Schiff durch das Embargo, welches auf alle dänische Schiffe gelegt wurde, etwas gelitten. Es erhielt aber endlich seine Freyheit und gieng mit einem Decrete weg, daſs es seine Fracht und Kosten durch die Ladung bezahlt haben sollte; allein das Gericht bestimmte dadurch auf keine Weise, daſs die Captoren mit etwas bebürdet werden sollten. Man setzte voraus, daſs die Ladung hinreichend seyn würde, obgleich unglücklicher Weise dies nicht der Fall war. Wegen des Embargos sind wahrscheinlich gröſsere Kosten aufgelaufen. Dem sey nun wie ihm wolle, so bin ich doch der Meinung, daſs das Gericht nicht mehr thun kann, als das Decret dadurch vollziehen zu lassen, daſs es befiehlt, den reinen Ertrag an den neutralen Capitain zu bezahlen. Hat er mehr zu fordern; so muſs er sich an seine Consignenten halten.

In dem den 26sten Febr. 1802 entschiedenen Falle das Schiff Vrow Margaretha betreffend, in welchem die Ladung dem Verderb ausgesetzt gewesen und unzulänglich war, um die Fracht zu bezahlen, sagte das

Gericht, dafs es in Zukunft erlaubt seyn söllte, bey Reclamen von Schiffen und Frachten bey dem Gerichte unter besondern Umständen einkommen zu dürfen, um den Verkauf eines so grofsen Theils der Ladung zu decretiren, als nothwendig seyn könnte, um die Fracht zu bezahlen. Schon in dem Falle der Clarissa hatte man ein solches Gesuch im Gerichte eingegeben, und es den 28sten Dec. 1799 bewilliget.

In dem Falle des Schiffes Fortuna, Capitain Tadsen, hatten die Captoren eine Bittschrift eingegeben, in welcher sie um die Zugestehung der Fracht von einer Ladung baten, welche als neutral freygegeben war. Diese Forderung begründete sich auf den Umstand, dafs das condemnirte Schiff seinen ursprünglichen Verfrachtungs-Contract dadurch erfüllt hatte, dafs es seine Ladung nach dem Orte der Bestimmung brachte. Wie an einem frühern Tage diese Sache vorgekommen war, hatte man den Einwurf gemacht, dafs, da ein Restitutionsdecret von dem Gerichte ohne irgend eine Erwähnung über die Fracht abgegeben wäre, es jetzt dem Gerichte nicht zukäme, über Eigenthum, welches wirklich schon freygegeben wäre, einen Procefs zuzulassen.

Hierauf erwiederte man, dafs, obgleich das Restitutionsdecret abgegeben, der reine Ertrag der Ladung

aber noch nicht aus dem gerichtlichen Deposito verabfolget wäre, es, so lange als derselbe in dem Verwahrsam des Gerichtes wäre, für dasselbe competent sey, ein neues Decret darüber zu erlassen.

Es erhellte, daſs der Procurator des Captors nach Abgebung des Restitutionsdecretes ein Caveat bey dem Registrator eingegeben, in welchem er den Registrator warnte, den reinen Ertrag nicht auszuliefern, und hiernächst wurde von Seiten der Captoren die Frachtforderung eingegeben. Worauf das Gericht an einem frühern Tage die Erwägung der Sache verschob.

Der Richter sagte: Ich bin der Meinung, daſs, da der Ertrag der Ladung noch immer in den Händen des Gerichtes ist, es für dasselbe competent sey, darüber zu befehlen, obgleich schon ein Restitutionsdecret abgegeben war. Da das Gericht von keiner fernern Forderung wuſste; so intendirt es die Ausbezahlung des Ertrags der Ladung. Dieses Decret ist nicht vollzogen worden. Ich muſs indeſs in Beziehung auf dasjenige, welches geschehen ist, bemerken, daſs, wenn das Gericht ein Restitutionsdecret abgegeben hat, die Partei nicht ermächtiget ist, durch ein bloſses Caveat die Vollziehung desselben zu verhindern. Man hätte dem Gerichte Anzeige davon machen sollen, dessen Pflicht es ist, für die schnelle Vollziehung sei-

ner Decrete zu sorgen. Wenn irgend eine Verzögerung in der Ausführung der Decrete gemacht würde, so müfste dem Gerichte davon Nachricht gegeben werden.

Der Registrator erwiederte: Die Partei gab ein Caveat ein, und warnte mich, den Ertrag nicht verabfolgen zu lassen.

Der Richter: Ich denke, die Partei hat kein absolutes Recht dies zu thun. Sie mag es immerhin provisorisch thun und dann vor Gericht erscheinen, um ihre Gründe anzugeben, weshalb der Betrag nicht auszubezahlen sey. Allein ich bin der Meinung, dafs die Praxis nicht correct ist, dafs Individuen hingehen können, die Bezahlung unbedingt und so lange wie es ihnen gefällig ist zu verhindern, ohne von diesem oder von jedem Gerichte, welches ein Recht zur Intervention hat, auctorisirt zu seyn. Was den einzelnen jetzt zur Verhandlung stehenden Fall betrifft; so bin ich der Meinung, dafs da die Ladung noch immer in den Händen des Gerichtes ist, dieselbe den Befehlen des Gerichtes noch unterworfen sey, und dafs die Klage Statt findet.

Hierauf führte Laurence für die Captoren an, dafs der Captor die Wohlthat des Befrachtungs-Contractes geniefsen müsse, wenn er die ursprünglichen Bedin-

gungen desselben erfüllt und die Ladung nach ihrem Bestimmungshafen gebracht hätte, nach demselben Princip und nach derselben Billigkeitsregel, zu Folge der die Forderung von Seiten der Captoren nicht Statt finden könne, wenn die ursprüngliche Reise sey unterbrochen worden. Er berief sich auf den von den Lords den 23sten April 1784 entschiedenen Fall der Vreyheid, in welchem den Captoren für die Führung einer Ladung Fische nach Livorno, dem ursprünglichen Hafen seiner Bestimmung, Fracht zugestanden wurde. Die Frachtforderung wurde von Sir W. Scott zugestanden.

In dem Falle des dänischen Schiffes Frau Henrica, Capitain Hilck, war die Ladung condemnirt und das Schiff mit der Fracht, die von der Ladung zu tragen sey, freygegeben. Die Ladung betrug aber nicht so viel wie Fracht und Kosten.

Der Reclamant verlangte auf die Auctorität des Präjudicats Bremer Flügge seine Fracht. Dagegen setzte sich der Königsadvocat für die Captoren bey der Verhandlung der Sache, und sagte unter andern: Es erhellt, daſs in verschiedenen Fällen das Gericht den Kosten der Captoren die Priorität ertheilte.

In der Minerva den 30sten July 1801, bestimmt von einem französischen Hafen nach Embden mit Salz; in den vier Gesusters von Riga nach Dortrecht

den 10ten Juny 1802; in der Welbedegtigheit von Ostende nach Amsterdam, obgleich sämmtliche Kosten der Captoren wegen ihres Misverhaltens nicht zugestanden wurden.

Das Gericht schien geneigt, die in dem Falle Bremer Flügge etablirte Regel, als die passendste anzusehen, allein da die Quästion wieder verhandelt war; so befahl es, dafs die allegirten Fälle nachgesehen werden sollten, und schob, bis dies geschehen war, die Entscheidung auf.

An einem spätern Tage sagte Sir W. Scott bey derselben: Ich habe die Fälle überlegt, die ich hahe nachschlagen lassen, und ich sehe keinen Grund, warum ich meine vorher geäufserte Meinung ändern sollte, dafs Fracht nämlich, in allen gewöhnlichen Fällen eine Forderung ist, die vor allen anderen Priorität hat. Der Captor nimmt cum onere. Es ist das zugestandene Privilegium der neutralen Schiffe, der Wegnahme unterworfen, feindliche Güter führen zu dürfen, und deswegen angehalten zu werden. Wenn der Neutrale keine Prävarication begeht, oder sich in keiner Rücksicht in mala fide beweiset; so ist er zu seiner Fracht berechtigt. Dies ist die Regel, die ich geneigt bin in allen Fällen von neutralen Schiffen anzuwenden, die ihren gewöhnlichen Handel betreiben. Es ist die

allgemeine Regel, die dessenungeachtet der Ausnahme ausgesetzt ist, durch Umstände verändert zu werden. Es giebt eine Classe von Fällen, auf welche sie, wie ich denke, nicht muſs angewandt werden — ich meine auf die Schiffe, welche zwischen alliirten Feinden Handel betreiben — ein Handel, von dem man sagen kann, daſs er gröſstentheils aus dem Kriege seine Entstehung habe, obgleich nicht ganz allein daraus. Ich sage, nicht ganz allein daraus, weil ein solcher Handel in einem beschränkten Grade auch in Friedenszeiten existirt.

Obgleich in solchen Fällen das Gericht den Neutralen nicht gradezu Fracht verweigert hat; so hat dasselbe doch es nicht für unbillig gehalten, den Captoren in Hinsicht ihrer Kosten eine Priorität zu ertheilen, weil ein solcher Handel sie durchaus zu dem Glauben auffordern muſs, sich verpflichtet zu halten, solche Ladungen zur Adjudication einzubringen. In gegenwärtigem Falle ist die Reise nicht von einem feindlichen Hafen nach dem Hafen eines Alliirten; sondern zwischen den Häfen zweier Kriegführenden von Valencia nach London. Dies macht, denke ich, eine Art Mittelgattung von Fällen in Hinsicht der Verpflichtung, unter welcher die Captoren sich erachten mögen, dergleichen Fälle zur Adjudication zu bringen. Unläugbar

kann eine Präsumption entstehen, daſs das Eigenthum dem feindlichen Ablader angehöre, und es ist auch Grund dafür anzunehmen, daſs es dem Consignenten gehöre, und daſs es nicht nach diesem Lande ohne den Schutz einer Licence würde gschickt worden seyn.

Es ist daher ein Fall vermischter Natur, auf welchen ich eine Mittelgattung von Entscheidungen anwenden werde. Ich werde dem Captor seine Gerichtskosten zugestehen und befehlen, daſs die Fracht vor den übrigen Kosten die Priorität haben soll. *)

Es war erkannt worden, daſs das auf Martinique von den Engländern condemnirte Schiff Lucy **) und die Ladung desselben ihrem Werthe nach restituiret werden sollten. Der Registrator und die Kaufleute hatten nun den Werth anzugeben, den Facturenbelauf und 10 Procent zugestanden, aber die Fracht aberkannt.

Die Reclamanten baten darum.

Der Königsadvocat erwiederte darauf, daſs in den 10 Procent alles, welches in Rechnung gebracht werden könnte inbegriffen wäre.

Der Registrator gab hierauf den Grund an, nach welchem er und die Kaufleute verfahren wären, daſs

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 343.

**) Robinsons Reports 3ter Band Pag. 208.

nämlich, da die Ladung wirkli... in Martinique arrivirt gewesen wäre; sie sich nach Mittel umgesehen hätten, den dasigen wirklichen Werth zu bestimmen. Da es ihnen aber nicht möglich war, irgend ein Document zu erlangen, um das Factum zu vergewissern, so hätten sie den Facturenbelauf nehmen müssen, und hätten 10 Procent Avance auf denselben als einen gewöhnlichen kaufmännischen Profit berechnet. Der Reclamant habe vor ihnen nicht erwiesen, dafs er wirklich Fracht bezahlt habe, weswegen sie nicht geglaubt hätten, die Freiheit zu haben, solche zugestehen zu können; sondern sie hätten gerathen, dafs man sich an das Gericht wenden mögte.

Da man sich auf die St. Eustachius-Fälle aus dem letzten Kriege bezogen hatte; so erwiederte der Registrator darauf, er erinnere sich nicht, dafs in Hinsicht derselben irgend eine Frage in Betreff der Schiffe entstanden sey, da solches gröfstentheils Fälle von Waaren gewesen wären, die in Packräumen wären angehalten worden.

Der Richter sagte: Meine Meinung ist, dafs wenn 10 Procent nicht mehr als ein gewöhnlicher kaufmännischer Profit auf eine Ladung sind; so ist der Kaufmann auch berechtiget, als Rheder des Schiffes erachtet zu werden. Er ist sowohl in diesem Character als

in der Eigenschaft als Ladungseigenthümer zu seinem Vortheile berechtigt. Er hat zwar keine Fracht wirklich bezahlt, weil er beide Charactere in sich vereiniget. Wenn die Fracht des Schiffes da zu bezahlen ist, wo diese beyden Charactere getrennt sind; so ist man sie gleichfalls da zu bezahlen schuldig, wo beide Charactere in einem vereiniget sind.

Der Königsadvocat bat hierauf, da das Eigenthum von großem Werthe war, daſs der Fall zur ferneren Erwägung ausgesetzt werden mögte; allein an einem späteren Tage, den 21sten Feb. 1800, sagte er: nach dem was der Richter geäuſsert hat, submittire ich.

Es wurde hierauf befohlen, daſs die Fracht zu der Aufmachung hinzugefügt werden, und dies in Zukunft bey allen Fällen geschehen sollte.

In dem Falle des dänischen Schiffes Triton, Capitain Klick, *) welches auf einer Reise von St. Thomas nach Altona, für dänische Rechnung abgeladen, aufgebracht war, erkannte Sir W. Scott Liegetagegeld, da die Reise des Schiffes und das Betragen des Reclamanten ohne allen Tadel waren.

Das Schiff Corrier Maritimo, Capitain Mar-

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 78.

tanisch, *) wurde den 13ten Nov. 1796 genommen und nach Shiels eingebracht.

Der Reclam wurde den 23sten Dec. eingegeben, allein der Captor stellte kein gerichtliches Verfahren an, bis der Reclamant ihn zur Betreibung der Adjudication citiren liefs, unter der Anführung, dafs er die Absicht habe, das Schiff von Shiels nach Schottland zu bringen.

Erst den 26sten Feb. 1797 erschien der Captor und gab seine Einwilligung, dafs das Schiff freigegeben werde. Der Reclamant hielt hierauf um Liegetagegelder an.

Der Richter sagte: Die sind offenbar zu bezahlen; denn der Captor scheint nicht blofs seine Pflicht vernachläfsigt; sondern selbst die Absicht gehabt zu haben, sie dadurch zu verletzen, dafs er das Schiff aus der Jurisdiction dieses Gerichtes heraus nach Schottland bringen wollte. Von Seiten der Reclamanten ist keine Uebereilung eingetreten, noch irgend ein Versuch, den Captor verhafst zu machen. Sie warteten beinahe zwey Monate, und ich darf nicht leiden, dafs sie von dieser Verzögerung Schaden haben.

Ich gestehe Liegetagegeld zu, und überlasse es dem

*) Robinson's Reports 1ster Band Pag. 287.

Registrator und den Kaufleuten, die Proportion davon zu bestimmen.

Für die Schiffsgröſse von 180 Tonnen wurden für 3 Monat und 20 Tage L 330 Sterling zugestanden.

Das Schiff Seestar, Capitain Müller, *) und die Ladung desselben waren den 9ten July 1799 auf einer Reise von Archangel nach Lissabon genommen und durch Consens zurückgegeben. Es fand indeſs eine gerichtliche Verhandlung Statt, da der Captor nachmals seine Kosten haben wollte, und der Rheder dagegen seine Kosten und Schadensersatz.

Der Richter sagte:

Der Reclam war den 10ten September angestellt. Der Captor consentirte erst den 30sten November in die Zurückgabe. Warum ist dieser Consens nicht 2 Monate früher ertheilt? Das geschehene Unrecht besteht hier nicht in der ursprünglichen Anhaltung, sondern in der Detention. Wenn die Papiere, wie es hätte geschehen müssen, vor dem 10ten September eingebracht worden wären, warum ist der Consens nicht früher erfolgt, da es offenbar ein Freygebungs-Fall war? Man hat über diesen Mangel einer nothwendigen und gehörigen Aufmerksamkeit keine Erläute-

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 71.

rung gegeben. Die ganze Zeit beläuft sich auf zwey Monate und zwanzig Tage. Ich werde 20 Tage für die Betreibung und Einreichung des Reclams und für die Untersuchung der Wirkung desselben einräumen, und 2 Monate Liegetage erkennen.

Uebrigens wurden dem Captor seine Kosten und dem Reclamanten gleichfalls seine Kosten und die geforderte Entschädigung aberkannt.

Das Schiff Catharina et Anna, Capitain Spanger, *) und dessen Ladung waren von sehr beträchtlichem Werthe, und die Freygabe derselben war unter Zuerkennung der Erstattung der Kosten an den Captor decretirt. Bey der Aufmachung dieser Kosten hatten der Registrator und die Kaufleute es verweigert, eine Assecuranzprämie von L 270 Sterling für Feuersgefahr, die der Captor bezahlt hatte, passiren zu lassen. Der Captor wandte sich an das Gericht mit einer Beschwerde darüber und um Zuerkennung der Assecuranzprämie.

Das Gericht verlangte die Gründe zu wissen, warum man diesen Posten in der Rechnung nicht hätte passiren lassen wollen.

Der Registrator: Es geschah aus dem Grunde,

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 59.

weil der Reclamant vorher schon Schiff und Ladung wirklich hatte versichern lassen, und von der nachmals durch den Captor geschehenen Versicherung keinen Vortheil haben konnte.

Entscheidung.

Sir W. Scott. Am Ende einer Verhandlung sind Schiff und Ladung in diesem Falle freygegeben; allein das Gericht hat decretirt, daſs den Captoren ihre Kosten sollten bezahlt werden, indem es unter Kosten dasjenige verstand, welches nothwendiger Weise durch die Captur veranlaſst war, auf welches das Gericht bey Abgebung des Decrets Rücksicht nahm. Die vorliegende Quästion ist: ob Assecuranzprämie eine nothwendige Ausgabe war, welche die Captoren schuldig waren zu bestreiten? Zu zweyerley sind die Captoren gewöhnlich verpflichtet, für sichere und ehrliche Bewahrung, (safe and fair Custody) und wenn das Eigenthum aus Mangel an dieser sicheren und ehrlichen Bewahrung verloren geht oder zerstöhrt wird, so sind sie für den Verlust verantwortlich. Für diese beiden Puncte ist jeder Captor verantwortlich. Allein wenn ein Zufall oder eine bloſse Casualität eintritt, gegen welche keine aufrichtige Anwendung menschlichen Fleiſses schützen konnte; so muſs solche die Partey treffen, der das Eigenthum schlieſslich zu-

erkannt wird. Wenn der Captor für gut findet, Assecuranz zu machen, um sich gegen die Nachläſsigkeit seiner eigenen Agenten und wegen seiner eigenen Verantwortlichkeit zu sichern; so vernehme ich, daſs es die Praxis des Registrators und der Kaufleute gewesen ist, die Assecuranzprämie nicht passiren zu lassen, und ich bin nicht vorbereitet nach irgend einem Princip sagen zu können, daſs diese Aberkennung unrecht sey. Man muſs annehmen, daſs die Sicherheit der Reclamanten auf der Verpflichtung zur sichern Aufbewahrung und auf der persönlichen Verantwortlichkeit des Captors im Falle eines Verlustes beruhe. Der Reclamant ist nicht verpflichtet, weiter zu blicken, noch zu den Kosten zu contribuiren, die der Captor für seine eigene Sicherheit zu contrahiren für gut findet. Man hat gesagt, daſs die Assecuranz ein Vortheil für den Reclamanten sey, da sie die Verantwortlichkeit der Captoren sicherer macht — und dies thut sie wirklich; allein dies ist ein zufälliger und collateral — Vortheil. Der Captor, der Eigenthum anhält, macht sich persönlich der Partey verantwortlich, deren Eigenthum er anhält. Er ergreift den Besitz unter der Gefahr, eine vollständige Zurückgabe machen zu müssen, wenn solche erkannt werden sollte, und er muſs die Mittel haben, eine solche Zurückgabe

machen zu können. Wenn die Hülfe der Assecuranz für diesen Zweck erforderlich ist; so mag es für ihn sehr zweckmäſsig seyn, zu derselben seine Zuflucht zu nehmen; allein der Reclamant hat nichts damit zu thun. Er hat das Recht, den Captor als vollkommen für die Verantwortlichkeit hinreichend anzusehen, und ist unter keiner Verpflichtung, zu den Kosten der additionellen Sicherheit zu contribuiren. Die Versicherung ist res inter alios acta. — Mir ist es nicht bekannt, daſs der Captor unter irgend einer Rücksicht verpflichtet ist, dem Reclamanten die Police cediren zu müssen. Ich meyne, daſs man in den St. Eustatius Fällen, *) wo die Captoren die Schiffe und Ladungen auf ihre Reise zum Behuf der Adjudication hatten versichern lassen, auf welcher Reise sie von dem Feinde genommen wurden, die Bestimmung annahm: daſs die Reclamanten nichts mit den aus dieser Versicherung entspringenden Wohlthaten zu thun hätten.

Aus diesen Gründen bin ich geneigt dafür zu halten, daſs, was immer der Captor für Maaſsregeln neh-

*) Der Registrator hatte gesagt, daſs während des gegenwärtigen Krieges sich kein Fall dieser Art zugetragen hätte, allein nach seiner Meinung wäre in den St. Eustatius Fällen eine Quästion von ähnlicher Natur vorgekommen.

men mag, sich seine eigene Verantwortlichkeit zu erleichtern, dies eine dem Reclamanten fremde Sache ist. In Fällen, wo das Gericht eine Wegbringung anbefiehlt und ein neuer Risico anhebt, für welchen das Gericht eine Versicherung anbefiehlt, mag man solche aus einem andern Gesichtspuncte ansehen können.

Da der vorliegende Fall ein solcher ist, in welchem man sich in dieser Hinsicht nicht an das Gericht gewandt, und wo der Captor freiwillig zu seiner eigenen Sicherheit diesen Schritt gethan hat, und in welchem nach meinem Dafürhalten derselbe in keiner Hinsicht gezwungen werden kann, die Police zu cediren; so kann ich nicht denken, daſs die Assecuranzprämie unter irgend einem Umstande für eine Ausgabe erachtet werden kann, die dem Reclamanten aufzubürden ist. In Fällen, wo der Reclamant selbst versichert hat, ist die Forderung nun gar unhaltbar. In einem solchen Falle würde es im hohen Grade ungerecht seyn, ihm die additionellen Kosten, die der Captor für seine eigene Sicherheit contrahirt hat, aufzulegen. Man behauptete vor dem Registrator und den Kaufleuten, daſs eine solche Assecuranz von dem Reclamanten geschlossen gewesen sey, und wie ich verstehe, wurde dies damals nicht in Zweifel gezogen. Man hätte fernere Bescheinigung darüber fordern,

man hätte die Producirung der Police verlangen sollen; nichts von dem geschah damals. Ich werde jetzt die Producirung nicht befehlen, sondern das Factum so annehmen, wie es vorgetragen ist, da die Captoren es damals einräumten.

Aus diesen Gründen bin ich der Meinung, daſs, da der quästionirte Posten, welcher für eine Assecuranz zum Vortheil des Captors ohne desfalsige Communication an den Reclamanten, und ohne sich an das Gericht zu wenden contrahirt ist, für eine solche Ausgabe zu erachten sey, die er für seine eigene Sicherheit contrahirt hat, und die dem Reclamanten nicht zur Last gebracht werden kann. Wenn es nothwendig wäre, so würde ich kein Bedenken tragen, sowohl für die Rechtlichkeit als für die Anwendbarkeit der allgemeinen Regel, von der man anführt, daſs sie von dem Registrator und von den Kaufleuten beobachtet wird, eine Entscheidung abzugeben.

In dem Falle des Schiffes Narcissus, Capitain Moulton, *) entstand eine Verhandlung über Einwürfe gegen Kosten, die in Hinsicht einer freygegebenen americanischen Ladung contrahirt waren. Die Ladung war auf einer Reise von Demerara nach Newyork im

*) Robinson's Reports 4ter Band Pag. 17.

July 1795 vor der Kriegserklärung gegen Holland genommen und nach Bermuda gebracht, woselbst der Richter des Vice-Admiralitätsgerichtes das Schiff und einen Theil der Ladung freygab. Da er von dem Hauptbestande der Ladung den Verdacht hegte, daſs das Eigenthum desselben holländisch seyn mögte, befahl er, denselben nach Europa zu schicken, um in die Hände der Commissarien, die durch ein Statut über die Verwaltung des holländischen Eigenthums gesetzt waren, abgegeben zu werden.

Der americanische Reclamant, der nachmals Restitution des Eigenthums erhalten hatte, machte Einwürfe gegen die Belastung mit der Assecuranzprämie und den anderen Kosten für den Transport der Waaren nach Europa.

Sir W. Scott sagte unter andern bey der Entscheidung: Da die Commissarien für das holländische Eigenthum die Ladung in ihren eigenen Besitz genommen haben, so hat das Gericht dafür gehalten, daſs sie dem Reclamanten, dem Restitution zuerkannt werden mögte, an der Stelle der wirklichen Captoren, denen sie gefolgt sind, verantwortlich wären. Der Kaufmann, dessen Waaren angehalten waren, hatte nach dem allgemeinen Völkerrechte ein Recht, Adjudication des Eigenthums in dem Lande, wohin es

gebracht war, verlangen zu können. Zu Folge der Ausübung einer neuen Politik zum Besten der englischen Regierung ist das Eigenthum nach Europa gebracht. Ich denke, daſs die Kosten dieser Uebersendung und jede Ausgabe, welche es beabsichtigte, das Eigenthum sicher zu machen, auf die Partey fallen muſs, der zum Besten dieses geschah, und daſs der neutrale Reclamant dagegen geschützt werden müsse. Ich imputire keinem die Beschuldigung eines unschicklichen Betragens. Der Richter urtheilte nach seinem besten Wissen, wie er das Eigenthum überschickte, und die Commissaire gleichfalls, indem sie solches annahmen und darüber disponirten; allein die Reclamanten hatten mit dieser Uebersendung nichts zu thun, und sind zu den dadurch veranlaſsten Kosten nicht gehalten.

Unter diesen allgemeinen von mir angegebenen Gesichtspuncten werde ich es daher dem Registrator und den Kaufleuten überlassen, diese Kosten abzuziehen, indem ich zugleich von ihnen verlange, daſs sie darauf aufmerksam seyn mögen, was die Ladung in Newyork würde werth gewesen seyn. Wenn es durch die Verkaufsrechnungen erhellen sollte, daſs der Werth um ein Beträchtliches durch den Verkauf auf einem europäischen Markte sich sollte vermehrt haben;

so würde es nicht billig seyn, daſs der Reclamant zu gleicher Zeit den Vortheil eines günstigen Vorkaufes genieſsen sollte und sich weigern dürfte, irgend etwas von den Kosten für den Transport nach einem besseren Markte bezahlen zu wollen. Unter diesen Principien verweise ich die Sache an den Registrator und an die Kaufleute.

Wie an einem folgenden Tage die Sache nochmals wegen eines Einwurfes gegen die Aufmachung des Registrators und der Kaufleute vorkam, wollte Dr. Swabey für die Reclamanten die Belastung mit der Fracht und Assecuranzprämie für die Reise nach Europa nicht gelten lassen.

Bey der Verhandlung äuſserte das Gericht: Der Bericht besagt nicht, nach welchen Grundsätzen der Registrator und die Kaufleute verfuhren, da es bloſs in der Einleitung heiſst: „daſs sie den Preis in England um so höher gefunden hätten.“

Herr Winthorp, einer der im Gerichte gegenwärtigen Kaufleute, sagte:

Wir bemühten uns, alle Rücksichten in Betracht zu nehmen. Wir haben dasjenige erwogen, welches die Partey nach ihrer eigenen Angabe für den wahrscheinlichen Ertrag in America angesehen hat; wir hielten dies nicht für conclusiv, noch sahen wir dies

als die einzige Basis unserer Taxation an; wir haben im Ganzen genommen etwas mehr als die Verkaufspreise in Newyork angenommen, indem wir die Kosten der Reise abzogen.

Sir W. Scott. — Diese Fälle sind aus einem andern Gesichtspuncte als die gewöhnlichen Prisensachen zu betrachten, da diese Quästion aus einer Maafsregel entsteht, die nach einer von uns getroffenen Einrichtung, und nicht nach dem allgemeinen Völkerrechte erfolgte. Bey besonderen Gelegenheiten mögen die Umstände es nothwendig machen, Eigenthum unter eine Obhut zu geben, die von dem allgemeinen Völkerrechte nicht anerkannt ist. Wenn dies der Fall ist, so wird das Gericht allemal geneigt seyn, das so placirte Eigenthum mit aller möglichen Nachsicht dergestalt zu behandeln, um für die volle Schadloshaltung des neutralen Kaufmannes sorgen zu können, wenn er am Ende Freygebung erhalten sollte. Indem der Richter diese Waaren nach Europa schickte und in die Hände der Commissarien stellte, handelte er mit Vorsicht und nicht unzweckmäfsig; allein in Folge dieses Decrets sind additionelle Kosten entstanden, und die von dem Gerichte zu entscheidende Quästion ist: Wer für dieselben für verantwortlich gehalten werden soll? Unläugbar ist diese Disposition zum

Besten der brittischen Regierung getroffen. Zu Folge der Praxis des Völkerrechtes hätte der Reclamant darauf bestehen können, daſs die Waaren vor Abgebung eines Decretes nicht aus dem Gerichte von Bermuda genommen werden sollten. Sie wurden nach diesem Lande geschickt. Indem er nach Europa verwiesen wurde, seinen Reclam fortzusetzen, statt auf der Stelle gerichtet zu werden; so sind die Rechte des Reclamanten ein wenig compromittirt. Allein man hat gesagt, daſs er eventuel von diesem Umstande beträchtliche Vortheile eingeerndtet habe. Wenn dem so wäre, so würde die Billigkeit sich dagegen empören, daſs er die Vortheile genieſsen solle, ohne einige der damit verknüpften Kosten zu tragen. Indem ich es annehme, wie es in dem Berichte gesagt ist, daſs durch die Verschickung der Ladung nach Europa die Partey einen Vortheil eingeerndtet hat; so bin ich der Meinung, daſs schicklicher Weise derselben ein Theil der Kosten zur Last gebracht ist.

Was einen zweyten Theil des Reclams, den Mangel betrifft, so denke ich, daſs der Reclamant zu der ganzen Schadloshaltung von den Commissarien berechtiget ist. Zu Folge der gewöhnlichen Praxis in Prisensachen hätte er den Mangel von dem Captor in

Bermuda ersetzt erhalten müssen; allein man sagte ihm: Nein, diese Waaren müssen in die Hände von anderen Verwaltern und zum Besten der englischen Regierung placirt werden. Da dies der Fall ist; so rechtfertiget er eine Ersatzforderung an die brittische Regierung, und wenn die Commissarien auch nicht den Besitz des fehlenden Theils verlangt haben, so würde es sich doch nicht thun lassen, den Reclamanten an den ursprünglichen Captor zu verweisen. Die Commissaire besitzen das Zutrauen der Regierung und die Macht, diese Reclame abzumachen. Wenn in Bermuda irgend eine Veruntreuung Statt gefunden hat; so besitzt die Regierung die Macht, dieser Sache auf den Grund zu kommen. Es ist der Ausspruch erfolgt, dafs der Reclamant ein Recht auf das ganze von ihm reclamirte Eigenthum habe; die Regierung hat ihm sein in die Augen fallendes Rechtsmittel gegen den Captor entzogen, indem es den Captor des Besitzes entsetzte und das Eigenthum zu sich nahm, indem es dabey nach meiner Einsicht die ganze Verantwortlichkeit des ursprünglichen Captors, was die Quantität betreffen würde, die nach einer Freygabe zu erstatten sey, übernahm.

Es würde eine entehrende Ungerechtigkeit seyn, dem neutralen Kaufmanne, dessen Waaren ohne seine

Einwilligung von Bermuda gebracht und in die Hände der Commissarien gegeben waren, zu sagen, daſs er nach Bermuda zurückzukehren und eine neue Klage gegen die Captoren anzustellen habe, in puncto eines bey der Zurückgabe durch die Commissarien sich ergebenden Mangels.

Herr Winthorp. — Ich befürchte, daſs ich miſsverstanden bin. Ich glaubte angegeben zu haben, daſs der Bericht den Ertrag der ganzen Ladung, wenn sie in Newyork verkauft wäre, zugestanden hätte.

Der Richter. — Ich bin der Meinung, daſs der Neutrale zu dem Belaufe seines ganzen Reclams nach den Verkaufsrechnungen in London berechtigt ist.

Der Bericht ging an den Registrator und die Kaufleute zurück.

Er ist seitdem abgeändert, allein noch nicht vor das Gericht gekommen. In dem verbesserten Berichte heiſst es: nachdem über das Gewicht und die Art der Wiederverpackung gesprochen ist, daſs keine Veruntreuung oder Deduction irgend eines Theils der Ladung zu vermuthen sey; da der Mangel nicht gröſser ist, als er bey der Länge der Zeit und bey Erwägung aller Umstände durch Spillage und Leckage hätte erwartet werden müssen.

In der Sache des dänischen Schiffes Speculation,

Capitain Jan Roeloffs, war von den Lords das in erster Instanz in Martinique condemnirte Schiff und die Ladung desselben freygegeben, und dem Captor aufgelegt worden, die Verkaufsrechnungen einzubringen, die demnächst dem Registrator und den Kaufleuten hingegeben wurden, um darnach dem Gerichte das zu restituirende Quantum anzugeben.

In ihrem Berichte hatten sie L 1389. 19s 1d, die der Captor für bezahlte Assecuranzprämie von Martinique nach Liverpool in Debet gebracht hatte, verworfen. Der Captor kam deswegen bey den Lords ein und beschwerte sich darüber, indem er sagte, daſs, da der Reclamant durch die Versendung des Eigenthums nach Europa bessere Preise erhalten hätte, er auch die für die Versendung aufgelaufenen Kosten vergüten müsse. Die Lords erkannten, ungeachtet der Reclamant gegen alle Gefahr ursprünglich versichert war, dennoch im Laufe des Jahrs 1804 gegen den Reclamanten, daſs die Assecuranzprämie in Rechnung passiren sollte. Ich finde diese Entscheidung, die ganz von den obigen Grundsätzen von Sir W. Scott abweicht, deswegen empörend ungerecht, weil die Ladung nach Altona bestimmt war, und der Reclamant statt Vortheil nur Schaden von dem Verkaufe in Liverpool hatte.

In der Sache des americanischen Schiffes Concordia,

Capitain Bayzard, *) in welcher die Ladung laut Factur freygegeben war, kam bey dem Gerichte eine Bittschrift um Schadensersatz für einen Verlust ein, von dem man sagte, daſs derselbe durch die Captoren Statt gefunden habe. Aus mehreren Leinenkisten fehlten nämlich ganze Stücke.

Der Richter. — Der Reclamant muſs auf einige Weise entschädiget werden, entweder von den Captoren oder von den holländischen Commissarien. Ich halte dafür, daſs er den Mangel erwiesen hat, und es würde nicht schicklich seyn, daſs, nachdem er dies gethan hat, er noch häufig hier erscheinen müſste, um seinem Eigenthume nachzuspüren. Waren die Captoren oder die holländischen Commissarien in Besitz? (Der Procurator des Königs antwortete: die holländischen Commissarien.) So werde ich denn eine Citation gegen sie erlassen, darzuthun, warum sie den Mangel nicht zu ersetzen haben; denn es scheint mir, daſs es ihnen gleich anfänglich aufgelegen hätte, sich darüber mit dem Captor aufs Reine zu setzen. Wäre der ursprüngliche Captor wegen der Entwendung in Culpa; so würde ich jede Klage, welche die Commissarien darüber vorgebracht haben mögten, aufmerksam be-

*) Robinsons Reports 2ter Band Pag. 102.

handelt und solche beschützt haben. Allein wenn die Regierung durch ihre Commissarien das Eigenthum aus den Händen der Captoren nimmt; so werde ich fürs Erste den Reclamanten nicht in puncto zu leistender Entschädigung auf die Jagd hinter die Captoren herschicken; diejenigen welche im Besitz sind, müssen die Entschädigung leisten, und dann die Captoren in Betreff des durch Veruntreuung eingetretenen Mangels zur Rechenschaft ziehen. Es würde der in diesem Lande zu handhabenden Gerechtigkeit nicht geziemen, wenn die Unterthanen fremder Länder dadurch Ungemächlichkeiten haben sollten, daſs sie sich bemühen müſsten, ihr freygegebenes Eigenthum wieder zu bekommen, bloſs weil es unserer Bequemlichkeit angemessen war, das Eigenthum aus den Händen der ursprünglichen Captoren zu nehmen.

Den 21sten May 1803 wurde die Sache der dänischen Schiffe Maria, Capitain Yörtz, *) und der Vrow Johanna entschieden. Die zu entscheidende Quästion betraf die Responsabilität der Captoren für einige Waaren, die durch ein Decret des Gerichtes freigegeben, aber aus dem Packraume gestohlen waren,

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 348

in welchem sie unter den Schlössern des Zolles und des Captors lagen.

Die Reclamanten verlangten den Werth ersetzt zu haben, und bezogen sich auf eine kaufmännische Usance in London über diesen Punkt.

Da das Gericht sehr ängstlich wünschte, daſs allen Klagen dieser Art in Zukunft mögte vorgebeugt werden; so befahl es dem Registrator, nach Präjudicaten zu suchen, woferne es einige geben mögte, die von dem Gerichte auf ähnliche Forderungen abgegeben wären.

An einem folgenden Tage sagte Sir W. Scott bey der Entscheidung:

Die Quästion ist, wie weit die Captoren für einen Verlust verantwortlich sind, der angeführtermaſsen erfolgt ist, nachdem die Ladungen ihnen durch ein Decret des Gerichtes waren ausgeliefert worden?

Man hat einen Versuch gemacht, den Captoren Nachlässigkeit aufzubürden; allein die Beschuldigung ist nicht erwiesen. Wäre dieser Punct ausgemacht; so kann es keinen Zweifel geben, daſs sie nicht aufs Aeuſserste verpflichtet seyn sollten; denn obgleich die erste Wegnahme rechtmäſsig seyn mag, so erhält der Captor doch nur ein unvollkommenes Recht; es kann sich am Ende ergeben, daſs anderen das Eigenthum

gehöre, und wenn der Captor es an einem unzweckmäſsigen Orte aufhebt oder zu wenig Aufmerksamkeit darauf hat; so ist er, falls das Eigenthum nicht mit eben der Vorsicht bewacht wird, die ein kluger Mann gewöhnlich für sein Eigenthum bezeigt, für die Folgen verantwortlich. Allein in diesem Grade kann ihnen keine Nachlässigkeit imputirt werden, da durch Einbruch der Diebstahl geschah und die Güter gestohlen sind.

Dieser Fall ist mit demjenigen eines Frachtfahrers und Gastwirthes, die in diesem Lande für die gehörige Bewahrung der ihnen übergebenen Sachen verantwortlich sind, verglichen worden; allein man muſs bedenken, daſs diese für ihre Mühe Bezahlung bekommen, und daſs sie diese Bewahrung nur für eine Vergeltung übernehmen. Das Princip, so wie es auf sie angewandt wird, ist unserer Gesetzgebung eigen. *) Es ist auf Personen von einem besonderen Stande beschränkt und geht nicht, als sey es das allgemeine Gesetz bey allen Arten von Anvertrauungen, auf Personen, die nichts für ihre Mühe erhalten, und die bloſs solche Sorgfalt und Aufmerksamkeit anzuwen-

*) In dem Augenblicke dachte Sir W. Scott nicht an das römische Gesetz.

den haben, die sie auf ihre eigenen Sachen verwenden würden.

Die Waaren sind jure belli genommen. Der Captor hatte ein Recht sie aufzubringen, und wenn, während er dieses that, irgend ein Zufall eingetreten wäre; so würde er zu entschuldigen gewesen seyn, mit der Ausnahme allein, wenn er es von seiner Seite oder von der Seite seiner Agenten an gehöriger Sorgfalt hätte fehlen lassen. Wenn die Güter aufgebracht sind, so stehen sie unter dem Schutze der Gesetze. Es wurde nothwendig, sie aus dem Schiffe zu nehmen, und die Captoren erhielten ein Decret, sie zu sich zu nehmen; sie wurden in Packräume gelegt und nichts ist vorgebracht, um darzuthun, daſs solche nicht gehörig gewählt und hinlänglich gesichert gewesen wären. Die Quästion kommt demnach über ein allgemeines Princip vor, und über diesen Punkt bin ich geneigt anzunehmen, daſs der Captor nicht für einen Verlust verantwortlich sey, der die Waaren trifft, während sie unter dem Schutze der Gesetze stehen.

Allein man sagt: „daſs die Wirkung einer solchen Regel hart für fremde Reclamanten seyn würde, und daſs es nicht billig sey, eine Rechtfertigung aus der Unzulänglichkeit unserer eigenen Policey gegen einen

Unterthan eines fremden Landes herzunehmen.“ Wenn man sein Eigenthum nimmt, hat man gesagt, so muſs man wissen es zu sichern. „Wie billig auch die Exception des Verlustes durch Einbruch für und gegen Personen sey, die unter denselben Gesetzen leben, so gehe doch Fremde, sagt man, der Mangel unserer Gesetze oder der Vollziehung derselben nichts an.“ Nach meiner Meinung ist dieses Raisonnement ein wenig zu strenge gegen alle Captoren, und wahrlich gegen alle Länder. In allen Ländern, die Policey mag noch so gut seyn, brechen Diebe ein und stehlen. Dieses ist die Lage der Sachen in der ganzen Welt, und sie ist keinem Lande ausschlieſsend eigen, am wenigsten unserem Lande. Alle Nationen stehen in dieser Hinsicht auf gleichem Fuſse. Dasselbe hätte englischen Waaren, die in Glückstadt als Prisengüter eingebracht wären, begegnen können, und ich denke, in einem solchen Falle würden und müſsten die dänischen Gerichte die Captoren exoneriren. Was die allgemeine und gegenseitige Justiz betrifft; so muſs dasjenige, welches in allen Ländern bey jedem Policey-System hätte eintreten können, unschuldige Captoren beschützen. Veniam petimusque damusque vicissim. Dies ist die Regel für Zufälle dieser Art. Hat der Captor gehörigen Fleiſs angewandt; so ist er

exonerirt. Es ist nothwendig, von ihm begangene Nachläſsigkeit darzuthun, um ihn mit Verantwortlichkeit bebürden zu können.

Die Lords, welche in Hinsicht des dänischen Schiffes die Frau Margaretha und seiner Ladung dem Captor aufgelegt hatten, seine Verkaufsrechnung einzubringen uud eidlich zu erhärten, erkannten nachmals, wie sie erfuhren, daſs Schiff und Ladung im Besitz des Captors verloren gegangen wären, daſs dem Reclamanten bloſs der in Martinique taxirte Werth von Schiff und Ladung mit Zinsen von der Zeit der Taxation an, zu ersetzen seyn sollte. Der Reclamant bemerkte hiergegen, daſs es eben so gut wäre, als wenn man eine Ladung Steinkohlen von London nach Newcastle schickte, um daselbst den Werth derselben bestimmen zu lassen; daſs seine Ladung nach den von ihm producirten Preis-Couranten L 42,405 Sterling in dem Bestimmungshafen derselben werth gewesen wäre; daſs sie L 21,229 Sterling einzukaufen gekostet habe, und daſs Schiff und Ladung zu Martinique nur in allem zu L 14,872 Sterling taxirt wären; daſs der Captor (wie er und sein Agent in Martinique ihm gerathen hätte) den ganzen europäischen Werth von Schiff und Ladung hätte versichern lassen sollen und dafür hätte verantwortlich seyn müssen, daſs dies

nicht geschehen wäre; daſs es auf allen Fall in Hinsicht auf den dänischen Tractat, der volle Entschädigung zusichere, unendlich hart sey, daſs der Kaper L 25000 Sterling, die er auf Schiff und Ladung versichert gehabt, zu sich hätte nehmen und sie zu 6 bis 8 Procent seit Jahren in den öffentlichen Fonds benutzen dürfen, und daſs dagegen der Reclamant, dem alles, welches der Captor ihm genommen hatte, als rechtmäſsiges Eigenthum zuerkannt wäre, nicht mehr wie obige L 14,872 Sterling und Zinsen bey einem Proceſs Kostenbelauf von L 2500 Sterling haben sollte.

Bey diesen Beschwerden griff der Reclamant den von dem Registrator und den Kaufleuten über den zu bezahlenden Werth abgestatteten Bericht in Hinsicht des angenommenen Werthes des Schiffes, des Courses, der Taxe der Waaren und der Zinsenberechnung an, und nahm auſser dem Königsadvocaten den berühmten Erskine als seinen Anwald in das Gericht der Lords.

Allein die Lords confirmirten pure den besagten Bericht, nach dem an den Reclamanten compensatis Expensis nur L 23,224 Sterling für alles in allem ersetzt wurde.

Das, türkischen Unterthanen angehörige, aus der

Türkey nach Amsterdam bestimmte griechische Schiff, Madonna del Burso, Capitain Antonopoli, *) war im Nov. 1797 in Dingle Bay in Irrland bey Sturmwetter eingelaufen, und wurde daselbst von einem Zollkutter genommen. Nachdem bey einer uncompetenten Jurisdiction ein gerichtliches Verfahren angestellt worden war, kam die Sache endlich in dem Admiralitätsgerichte in London vor, und Sir W. Scott sagte über den Punct der von dem Capitain geforderten Entschädigung den 18ten März 1802:

Es erhellt nicht, daſs vor den letzten Tagen des Februars 1798 ein gerichtliches Verfahren gegen dieses Schiff und dessen kostbare Ladung angestellt wurde, das heiſst, nach Verlauf von 3 Monaten. Wie rechtmäſsig auch immer die Anhaltung seyn mag; so ist es doch die erste Pflicht des Captors, davon Rechenschaft abzulegen, warum er nicht sogleich ein gerichtliches Verfahren gegen Schiff und Ladung angestellt gehabt habe, und woferne er sich nicht über die Verzögerung in dieser Sache entschuldigen kann; so hat er seine Pflicht in einem nicht unbeträchtlichen Grade verletzt.

Da der Captor sich nicht mit Recht entschuldigen

*) Robinsons Reports 4ter Band Pag. 169.

kann; so habe ich kein Bedenken, wegen seines durchaus nicht zu entschuldigenden Betragens vorzüglich in Hinsicht des Nationalcharacters des Schiffes Liegetagegeld zu erkennen. Um das Quantum desselben zu bestimmen, werde ich ihm so viele Zeit zugestehen, als erforderlich gewesen wäre, die Papiere nach Dublin zu schicken und darüber Rath einzuholen, und in der Rücksicht, daſs die Personen, die er zu befragen hatte, so sehr in Geschäften verwickelt sind, werde ich ihm für diese Communicationen mit Dublin 3 Wochen zugestehen. Dies ist, denke ich, liberal, obgleich ich viel von der Entfernung von Dingle Bay habe sprechen hören, die ich an und für sich nicht so entfernt halte.

Was die nächste Forderung des Reclamanten betrifft, nämlich Ersatz für den wirklich verursachten Schaden; so habe ich es zu bedauren, daſs ich darüber keine gehörige Auskunft erhalten habe. Die Partey hätte nach der Freigabe des Schiffes zu ihrer eigenen Sicherheit eine Besichtigung halten lassen sollen, um einen authentischen Bericht über die Lage des Schiffes zu erhalten. Nach der allgemeinen Ansicht der Thatsachen, kann es nicht geläugnet werden, daſs einiger Schade vor dem gerichtlichen Verfahren geschehen sey. — Ich erkenne daher im allgemeinen auf Scha-

densersatz, indem ich es dem Registrator und den Kaufleuten überlasse, das Quantum zu bestimmen, so gut sie es durch die von beiden Seiten beizubringenden Affidavits vergewissern können, mit der Freyheit, bey Schwierigkeiten sich an das Gericht wenden zu dürfen.

Nachdem Sir W. Scott die Ladung freigegeben hatte, äufserte er, dafs der erlittene Verlust eine Compensation verlangte, und da die englische Regierung sich erboten hatte, auf Empfehlung des Admiralitätsgerichtes eine Vergütung zu gewähren; so sagte er: Für jetzt ist nichts mehr nöthig, als es dem Registrator und den Kaufleuten zu überlassen, das Quantum des Verlustes zu bestimmen. Ich bin veranlafst worden, nach der eben angeführten Erklärung zu hoffen, dafs es für mich nicht nöthig seyn wird, auf eine Quästion zu kommen, auf welche im Laufe dieser Discussion meine Aufmerksamkeit verschiedenemal gezwungen geleitet worden ist: wie weit nämlich die Krone, wenn sie nicht nach ihren Prärogativen verfährt, sondern in ihrem Admiralitätsamte überhaupt, für Schaden verantwortlich gemacht werden könne, welcher in den Händen ihrer Beamten fremdem Eigenthume erwachsen mögte? Ich werde blofs im allgemeinen sagen, dafs, wenn ich gezwungen

werden sollte, auf diese Quästion mich einzulassen, ich dieses mit aller Ehrfurcht thun werde, die ich den Rechten und dem Interesse der Krone schuldig bin, aber zugleich auch mit der Achtung, welche die Gerechtigkeit für andere Regierungen und ihre Unterthanen fordert.

Das americanische Schiff Peacock, Capitain Crofts, von Cadix nach London bestimmt, war von einem Guernseyer Kaper nach Lissabon aufgebracht. Sir W. Scott sagte über die Schadens- und Kostenforderung des Reclamanten, nachdem er vorher die Guernseyer Kapereigenthümer getadelt hatte, daſs sie ohne auf eine officielle Weise auctorisirt zu seyn, alle Schiffe von und nach Cadix aufzubringen Ordre gegeben hätten, weil sie anzunehmen beliebten, Cadix sey blockirt, und er tadelte die Aufbringung des Schiffes Peacock um so mehr, weil der Captor von dem Genommenen erfahren hatte, er sey kurz vorher vom Admiral Duckworth angehalten gewesen, der ihn, obgleich er von Cadix kam, entlassen habe.

Er fuhr fort: Angenommen, die Captoren wären wegen der Aufbringung des Schiffes zu rechtfertigen, was hätten sie thun müssen? Die Wegnahme des Schiffes erfolgte unter dem 42sten Grade der Breite, sehr weit von Lissabon entfernt, zu einer Zeit, wie der

Wind nach England gut war. Es wäre ihre Pflicht gewesen, die Prise directe nach England zu bringen; denn wenn die Instructionen der Captoren die Befugniſs ertheilen, nach dem bequemsten Hafen zu gehen, so erhalten sie dadurch keine wilde und arbitraire Discretion, sondern eine Discretion, wobey sie ihre eigene Bequemlichkeit und das Interresse des Neutralen, der Antheil haben möchte, gegen einander abzuwägen haben. Anstatt das Schiff nach Lissabon zu führen, wohin der Wind contrair war, und von welchem Orte aus verschiedene Winde nöthig waren, dasselbe wieder zu dem Orte der Wegnahme zu bringen, hätten sie geradezu nach England gehen sollen.

In Lissabon geschah nichts, um die Neutralen zu verhören.

Der Königsadvocat sagte hier: Es giebt in Lissabon keine permanente Commission, um Zeugen abzuhören.

Der Richter: Dies weiſs ich, allein in verschiedenen Fällen hat das Gericht nach Affidavits entschieden, die in Lissabon gemacht sind und in einem Falle, wie der gegenwärtige, hätte das Affidavit genug seyn müssen. Die Captoren entschuldigen die eingetretene Zögerung damit: „daſs sie auf eine Gelegenheit gewartet hätten, dieses Schiff unter Convoy nach England zu schicken.“ Es erhellt nicht, ob das Schiff zuletzt mit oder ohne

Convoy abging; allein es versegelte erst nach 6 Wochen. Es ist die Pflicht der Kaper, ihre Prisen nach diesem Lande zu bringen, so bald sie können. Staatsschiffen mufs man billiger Weise ein gröfseres Spatium zugestehen, da sie oft auf Stationen sind, die sie nicht verlassen dürfen. Wäre das Schiff nach einem brittischen Hafen geschickt; so hätten die Captoren nichts weiter verlieren können, als etwa ihre Prise. Man hat gesagt, dafs der Kaper zu repariren nöthig hatte. Ist dies wohl eine Entschuldigung, ein neutrales Schiff in einem entfernten Hafen aufzuhalten? Oder ist es genug zu sagen, dafs der Kaper seine Prise hätte verlieren können? Einer Begebenheit dieser Art müssen sich Personen, die sich auf solche Unternehmungen einlassen, unterziehen.

Man hat es für die Captoren geltend zu machen gesucht, dafs man sich erboten habe, gegen Bürgschaft freyzugeben, wodurch allen Folgen dieser Anhaltung, wie man sagt, wäre vorgebeugt worden, und dafs die Captoren, da der Capitain dieses Anerbieten nicht angenommen hätte, exonerirt wären. Nach meiner Meinung ist dies gar keine Entschuldigung; denn der Captor hatte gar kein Recht, dieses Anerbieten zu machen.

Die Captoren haben keine Freiheit, Schiffe in

fremde Häfen einzubringen, und dann Bürgschaft zu verlangen, anstatt die Prisen nach diesem Lande zu führen. Man hat sich auf einige Fälle berufen, in welchen Kriegsschiffe dies gethan haben. Es giebt, wie ich glaube, wenige der Art, und diese haben sich in entfernten mittelländischen Häfen zugetragen, bey welchen die Staatsschiffe ihre Stationen nicht verlassen konnten. In diesen Fällen übersah das Gericht diese Procedur, obgleich sie irregulair war, weil die Noth die Schiffe dazu zwang; allein wenn die Captoren nicht in einer solchen Verlegenheit sind; so ist es ganz etwas anderes. Der Capitain würde sehr unweise gehandelt haben, wenn er das Schiff unter dieser Bedingung zurückgenommen hätte. Man verlangte von ihm, dafs er Schiff und Ladung übernehmen und solche auf eigenen Risico nach England überbringen sollte. Man nehme an, dafs im Laufe dieser Reise das Schiff von den Franzosen genommen wäre; so würde der Captor demnach gegen den Bürgen processirt haben, und der Capitain würde sich der Gefahr ausgesetzt haben, sein Eigenthum zweymal zu verlieren. Nach meiner Meinung war der Capitain in der Nothwendigkeit, diese Bedingung zu verwerfen, und daher ist das Anerbieten irrelevant und exonerirt auf keine Weise die Captoren.

Unter diesen Umständen finde ich es unmöglich nicht zu sagen, daſs die Captoren dadurch, daſs sie die Prise nach Lissabon brachten und daselbst so lange aufhielten, unschicklich verfahren haben. Ich bin der Meinung, daſs sie zu Schadensersatz und Kosten verpflichtet sind, indem ich so viel von den Kosten abziehen will, wie erforderlich gewesen seyn würde, um ein gerichtliches Verfahren hier anzustellen, und die Zeit, welche dieses erfordert haben würde.

Was die englischen Grundsätze über die Versicherung von Frachtgeldern betrifft; so ist der Assecuradeur, der auf Fracht gezeichnet hat, nicht eher schuldig, den Verlust derselben zu ersetzen, als bis des Rheders Recht auf die Fracht seinen Anfang nahm, das ist, von der Zeit an, in welcher das Schiff wirklich angefangen hatte, Fracht zu verdienen; denn von der Zeit geht erst der Risico des Assecuradeurs an. Daher hat der Versicherte kein Recht, die Fracht von seinem Assecuradeur zu fordern, wenn die Ladung bereit liegt, um eingenommen zu werden, und das Schiff zur Reise in den Stand gesetzt wird und während dieser Zeit verloren geht. Dies wurde entschieden in dem Präjudicat

Tonge versus Watt.

Allein wenn irgend ein Theil der Ladung schon an

Bord gabracht ist; so fängt damit der Risico für die Fracht schon an, und bey einem Verluste kann der Rheder sodann die ganze Fracht von seinem Assecuradeur fordern, wenn dieselbe zu einer Summe bestimmt gewesen ist. So entschied Lord Kenyon in dem Präjudicat

Montgommery versus Eggington.

Eben dies ist der Fall, wenn ein Schiff unter Segel geht, um sich nach dem Orte hinzubegeben, wo es seine Ladung einzunehmen hat und auf dieser Reise verlohren geht; so haftet, weil der Risico für die Fracht damit an zu laufen fängt, der Assecuradeur. So wurde entschieden in dem Präjudicat

Thompson contra Taylor.

ZWEYTES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Bey den Franzosen kommen im Ganzen genommen die Fälle weniger vor, wo sie Fracht an die Neutralen bezahlen, weil sie viel häufiger wie die Engländer Schiff und Ladung zusammen condemniren, wenn sie überhaupt condemniren, und es nur äußerst selten ist, daſs sie entweder das Schiff allein oder die Ladung allein freygeben. Wird ein Schiff als feindlich angesehen; so sind nach dem article 7 du titre IX de l'ordonnance de la marine die Ladungen feindlicher Schiffe, neutral oder nicht neutral, Prisengüter.

Wenn einem Schiffe dommage et interêt zuerkannt wird; so wird die Frachtforderung gleichfalls bezahlt, falls die Ladung dem Schiffe entzogen seyn sollte.

Zur Zeit des Wohlfahrtsausschusses wurden die Frachten an die aufgebrachten neutralen Schiffe für Waaren, welche die Regierung zu sich nahm, bezahlt. In allen gedruckten Entscheidungen des Prisenconseils, von denen mir der Präsident des Prisencoseils, Se. Excellenz der Staatsrath Berlier eine vollständige Sammlung geschenkt hat, finde ich die Frage wegen der Fracht nicht berührt.

Ende des zweyten und letzten Bandes.

Inhaltsanzeige des practischen Theils.

Eilfter Abschnitt.

Von Contrebanden.

Erstes Kapitel.

Pag.

Grundsätze der Engländer 1.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 80.

Zwölfter Abschnitt.

Vom Vorkaufsrechte.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 94.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 116.

Dreyzehnter Abschnitt.

Ueber die Bestimmung des neutralen Nationalcharacters oder der Nationalität.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 119.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 242.

Pag.

Vierzehnter Abschnitt.

Von den am Bord der neutralen Schiffe in Kriegszeiten erforderlichen Papieren und von doppelten Papieren.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 250.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 407.

Funfzehnter Abschnitt.

Von den Folgen des Ueberbordwerfens und der anderweitigen Zerstöhrung der Papiere.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 454.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 464.

Sechszehnter Abschnitt.

Ueber das Neutralisiren.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 485.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 512.

Pag.

Siebenzehnter Abschnitt.

Von der Wiedernahme neutraler Schiffe und Güter.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 522.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 540.

Achtzehnter Abschnitt.

Ueber die gesetzlichen Folgen von Eigenthumsveränderung während der Reisen, und einigen anderen Arten von Eigenthumsveränderungen.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 552.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 602.

Neunzehnter Abschnitt.

Ueber den Transportdienst — Reclamationen ex Substitutione — Licences und über einige andere für Neutrale interessante Gegenstände des Prisenrechtes.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 603.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen über einige dieser Gegenstände. 633.

Pag.

Zwanzigster Abschnitt.

Von der Fracht- Kosten- und Schadens-Vergütung an aufgebrachte Schiffe.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 641.

Zweytes Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 716.

Verzeichniſs

der Schiffe, von welchen die Entscheidungen in Prisensachen angeführt sind.

BERGSTADT — schwedisch Pag. 2

Angeführt in Betreff eines Gutachtens über Contrebande von Sir Leoline Jenkins aus dem 17ten Jahrhundert.

DIE ZWILLINGE, F. Kruth — preuſsisch . Pag. 3

In Betreff der vormaligen Ungewiſsheit der Engländer über die Gränzen der Contrebande.

VRYHEIT — holländisch Pag. 7

Engl. Admir. den 2ten Dec. 1778.

Angeführt als ein Beyspiel von der strengen Auslegung der Tractaten in den englischen Gerichten.

ELIZA, Holz Pag. 18

Engl. Adm. den 3ten July 1794.

Angeführt als Ausnahme von der Regel, daſs jetzt nur die Contrebande und nicht die Schiffe, worin sie verladen sind, falls sie nicht ein und demselben Eigenthümer zugehören, von den Engländern condemnirt werden.

DER JUNGE TOBIAS, Hilcken Pag. 19

Eng. Adm. den 10ten May 1799.

Ein Fall, in welchem ein Rheder seinen Part in dem Schiffe, obgleich der Hauptrheder das Schiff mit Con-

trebanden beladen hatte, frey erhielt; weil er bewies, daſs er von dieser Verschiffung nichts gewuſst habe und nicht dabey interessirt gewesen sey.

SARA CHRISTINA, Görgensen — schwedisch Pag. 19

Engl. Adm. den 6ten März 1799.

Das Schiff freygegeben ex capite gratiae, obgleich das Schiff und die contrebande Ladung einer Person gehörten.

MARGARETHA MAGDALENA, Predborn — dänisch Pag. 20

Engl. Adm. den 15ten Aug. 1799.

Angeführt in Hinsicht einer merkwürdigen Aeuſserung über die Confiscabilität von Retouren für contrebande Artikel unter der ausgehenden Ladung.

ROSALIA und ELISABETH, Röpers — hamburgisch Pag. 23

Die Lords den 16ten May 1804.

Gerichtliches Präjudicat über diesen Gegenstand.

DIE STADT EMBDEN, Jacobs — preuſsisch . Pag. 23

Engl. Adm. den 19ten Nov. 1798.

Erlaubte Waaren, die den Eigenthümern von Contrebanden zugehören und mit den Contrebanden in einem Schiffe vorgefunden werden, sind confiscable.

MED GOODS HIELP, Soderberg — schwedisch Pag. 24

Die Lords den 30sten Juny 1750.

Angeführt als ein Beispiel, daſs die jetzt geltende Regel, daſs in neutralen Ländern einheimische Contrebande auf einheimischen Schiffen für einheimische Rechnung nach dem Feinde versandt werden dürfen, in einigen frühern Kriegen nicht Statt gefunden hat.

APOLLO, Böttcher Pag. 25

Engl. Adm. den 15ten Jan. 1802.

Ausdehnung der jetzigen vorstehend angeführten Regel auf Fälle, wo die Producte nicht auf einheimischen Schiffen ausgeführt wurden, und merkwürdige Interpretation des Petersburger Tractats.

JONGE PIETER — holländisch Pag. 26

Die Lords den 24sten April 1785.

MARIA PETRONELLA — preussisch . . . Pag. 27

Präjudicate für die Entscheidung in Betreff des Apollo.

SANTISSIMO SACRAMENTO Pag. 31

Engl. Adm. den 3ten Feb. 1781.

Fall, worin Bologneser Hanf, der für genuesische Rechnung nach dem Feinde verschifft war, condemnirt wurde.

GOEDE VREEDE Pag. 32

Den 6ten May 1780.

Fall, worin eine am Bord eines schwedischen Schiffes verladene Ladung Waitzen condemnirt wurde, weil nach dem englischen Tractate mit Schweden kein Schwede Waitzen nach dem Feinde verführen durfte.

JUFFROW WOBETHA — ein danziger Schiff . Pag. 33

Die Lords den 18ten July 1782.

Fall, worin die Lords eine in der Admiralität condemnirte nach dem Feinde bestimmt gewesene Ladung Bauholz freygaben, weil das Holz aus Polen gekommen, und Danzig damals unter polnischem Schutze stand.

JUNGE MARGARETHA, Clausen Pag. 34

Engl. Adm. den 5ten Febr. 1799.

Fall, worin eine nach einem feindlichen Kriegsschiffshafen bestimmte Ladung Käse als Contrebande condemnirt wurde.

FRIENDSHIP, Jansen Pag. 34

Fall, worin Pöckelfleisch, welches eine ähnliche Bestimmung hatte, condemnirt wurde.

ENDRAGHT
JUFFROW MAGDALENA } — preufsisch . Pag. 34

Engl. Adm 1747.

Fälle, worin Käse freygegeben wurde, der nach dem Kauffahrdey-Schiffshafen Bourdeaux ging.

JONGE ANDREAS Pag. 35

Engl. Adm. 1747.

Fall, worin Butter, die nach Rochelle bestimmt war, als contreband condemnirt wurde.

JONGE FREDERICK Pag. 36

Engl, Adm. 1747.

Fall, worin gepöckelter Stockfisch und Lachs, der nach Rochelle bestimmt war, als contreband condemnirt wurde.

JOHANNES Pag. 36

Engl. Adm. 1748.

Fall, worin gesalzene Häringe und Reis, die eine ähnliche Bestimmung hatten, als contreband condemnirt wurden.

EDUARD, Bartlett — preufsisch . . . Pag. 39

Engl. Adm. den 7ten Aug. 1801.

Weine, die nach Brest gingen, wurden als contreband condemnirt.

Endraght, Bonker — dänisch . . . Pag. 41

Engl. Adm. den 19ten Nov. 1798.

Fall, worin eine dänische Ladung von Bauholz erst von Kunstverständigen untersucht wurde, ob auch Schiffsbauholz darunter wäre, ehe Sir W. Scott darüber entscheiden wollte.

Ringende Jacob, Kreplin — schwedisch . Pag. 42

Engl. Adm. den 11ten Dec. 1798.

Die Ladung wurde als contreband condemnirt, weil sie für dänische Rechnung ging.

Enigheden, Molsen — dänisch . . . Pag. 42

Engl. Adm. den 30sten Ap. 1799.

Eisen und föhrne Diehlen, die für dänische Rechnung verladen waren, genossen den Schutz des dänischen Tractats.

Neutralität, Burning — dänisch . . Pag. 43

Engl. Adm. den 16ten May 1801.

Fall, worin eine Ausnahme von der Regel, dafs die dem Rheder des Schiffes nicht gehörige contrebande Ladung das Schiff nicht condemnable mache, deswegen Statt fand, weil der Rheder angeblich die Verladung der Contrebande am Bord seines Schiffes vorher gewufst hatte.

La vierge Marie

Die Lords den 15ten Juny 1745.

} Danziger Eigenthum Pag 44

Swart Kat

Die Lords den 19ten Dec. 1751.

Vergeblich von den Reclamanten in dem vorhergehenden Falle allegirt, weil angenommen wurde, dafs die

lich zu Schiffsausrüstung bestimmt wäre, um die Confiscabilität zu bestimmen.

FRANKLIN, Segerbruth — Preufsisch . . Pag. 63

Engl. Adm. den 6ten März 1801.

Entscheidung, worin Sir William Scott erklärte, dafs er Schiffe, die bey einer falschen Destination Contrebande am Bord hätten, condemniren würde.

MERCURIUS, Meincke — hamburgisch . Pag. 70

Engl. Adm. den 17ten April 1799.

Das Schiff wurde wegen der Verführung von Contrebanden seiner Fracht verlustig erklärt.

NEPTUNUS, Lampe Pag. 71

Eng. Adm. den 13ten Juny 1800.

In diesem Falle erhielt das Schiff seine Fracht und Kosten, weil die condemnirte Contrebande einen äusferst geringfügigen Theil der Ladung ausmachte.

OSTER RISOER, Jürgensen — dänisch . . Pag. 71

Engl. Adm. den 11ten Febr. 1802.

Leinsaamen, der einem und demselben Eigenthümer von Segeltuch gehörte, wurde dieses Umstandes wegen condemnirt und dem Capitain der um seine Fracht bat, weil er nicht gewufst habe, welche Waaren in dem Ballen mit Segeltuch gewesen wären, solche dennoch aberkannt.

LA STATIRA — americanisch Pag. 81

Prisenconseil 6ten Thermidor im Jahre 8.

Nach den französischen Gesetzen sind nur Schiff und Ladung confiscable, wenn die am Bord befindliche Contrebande $\frac{3}{4}$ der Ladung ausmachen. Obgleich Terpentin und Theer in dem Tractate zwischen England

und America nicht als Contrebande aufgeführt sind, so wurden sie doch für contreband gehalten, weil die Americaner in einem Tractate England es zugestanden hatten, daſs sie contreband wären.

Maria Arendz, Blanck — preuſsisch . . . Pag. 87

Prisenconseil den 29sten Fructidor 8.

Masten und Balken, die für preuſsische Rechnung von Ruſsland nach Lissabon gingen, wurden freygegeben, weil die Destination für neutral anerkannt wurde, und die Franzosen Schiffsbauholz im Allgemeinen nicht zu den Contrebanden rechnen.

Elegance — schwedisch Pag. 91

Prisenconseil den 11ten Germinal im Jahre 6.

Aeuſserungen ähnlicher Art.

Sara Christina — schwedisch . . Pag. 95

Angeführt in Hinsicht des Vorkaufsrechtes.

Haabet — Vette — dänisch . . . Pag. 95

Engl. Adm. die Lords den 10ten Aug. 1803.

Ausführliche Aeuſserung über das Vorkaufsrecht und Entscheidung, daſs bey Vorkaufs-Rechtsfällen die in der Factur aufgeführte Assecuranzprämie nicht vergütet wird, falls sie nicht wirklich bezahlt ist, daſs folglich der Ablader sein eigener Assecuradeur nicht seyn kann.

Fortuna — Jepson Pag. 100

Den 1sten October 1796.

In dieser Sache war das Verlangen des Reclamanten, der von den Engländern bey einem solchen Falle Einschuſs zur Havarie grosse verlangte, abgeschlagen, weil man ihm sagte, er sey zu Folge der in der Factur be-

rechneten Prämie sein eigener Assecuradeur. Dieser Fall wurde vergebens in vorstehender Sache allegirt.

Calmar — Jacobson — schwedisch . Pag. 122

Die Lords den 23sten Febr. 1675.

Fall, worin die Lords entschieden, daſs ein in Calmar durch Erwerbung des Bürgerrechtes und durch Eigenthum ansäſsiger Holländer, der daselbst seine Abgaben regelmäſsig bezahlte, durch den schwedischen Nationalcharacter deswegen nicht geschützt würde, weil er ein Haus in Amsterdam besäſse und einen Winter daselbst gewohnt hätte. Miſsbilligung der Entscheidung von Sir L. Jenkins.

Emanuel — Söderström — dänisch . Pag. 128

Engl. Adm. den 9ten April 1799.

Angeführt in Hinsicht der Aeuſserung von Sir W. Scott, daſs das von vormaligen Unterthanen einer kriegführenden Macht in neutralen Ländern erworbene Bürgerrecht sie schützt, wenn sie nur nicht indelible Pflichten gegen ihr Geburtsland durch ihren Handel verletzen.

Adriana — Fitzpatrick — americanisch . Pag. 129

Engl. Adm. den 23sten April 1799.

Aeuſserungen von Sir W. Scott über die Bestimmung des Nationalcharacters in Beziehung auf Herrn Boland, einen Americaner. *)

*) Die Namen sind deswegen angeführt, weil man sich in den englischen Gerichten bey dieser Art von Präjudicaten auf die Namen der Personen, welche sie betreffen, bezieht.

Die beiden Brüder — M'Clousky — americanisch Pag. 132

Engl. Adm. den 11ten Jan. 1799.

Ebenfalls und zwar in Beziehung auf Herr Seamann.

Bernon — Dunn — americanisch . . Pag. 134.

Engl. Adm. den 19ten Dec. 1798.

Ebenfalls und zwar in Beziehung auf Herr Dunn.

Harmony — Bool — americanisch . . Pag. 135

Engl. Adm. den 16ten Jan. 1800.

Ebenfalls in Beziehung auf Herr E. W. Murray.

Citto — Fehndrick — dänisch . . Pag. 161

Engl. Adm. den 17ten März 1800.

Ebenfalls in Beziehung auf den Engländer Herrn Bowden.

Portland — Ferrie — Floreat Commercium — Spazhamheit — Younge Ferdinand — Hoop — dänisch Pag. 163

Engl. Adm. den 27sten März 1800.

Ebenfalls in Beziehung auf den Nationalcharacter von Herr Ostermeyer.

Juffrow Alida — Jonge Isabella — Jonge Emilia — Frau Luisa — dänisch . . Pag. 169

Gleichfalls.

Indianer — Beuſse — dänisch . . Pag. 166

Die Lords den 7ten Febr. 1800.

Ebenfalls in Beziehung auf Herr Sonntag.

Fall, worin die Lords bestimmten, daſs, obgleich Herr Sontag wie jeder andere Däne, Handlung treiben dürfe, von dieser Befugniſs doch diejenige, nach den

Colonien seines alten Vaterlandes handeln und überhaupt den individuellen Handel seines vormaligen Vaterlandes betreiben zu dürfen, ausgeschlossen sey.

INDIAN CHIEF — Skinner — americanisch Pag. 176

Engl. Adm. den 27sten Febr. 1800.

Verhandlung in Beziehung auf den Nationalcharacter des in England ansäfsig gewesenen Americaners Herrn Johnson.

FAIR AMERICA — americanisch . . Pag. 183

Engl. Adm. 1796

Fall des Herrn Dutilth.

Verhandlung in Beziehung auf den in Calcuta angestellten americanischen Consul Herrn Millar Pag. 191

DE SNELLE SEYLDER — JALOUSIE — VROUW MARIA Pag. 191

Die Lords den 25sten April 1783.

Den Nationalcharacter des Herrn Cortissos betreffend.

CONCORDIA Pag. 199

Herrn Gildemester, den portugisischen Consul in Holland betreffend.

Die Lords den 5ten Febr. 1782.

Entscheidung der Lords, dafs die Consuln, wenn sie Handlung treiben, als Kaufleute des Landes, woselbst sie ihre Anstellung haben, anzusehen sind.

DAT HUYS BRANDENBURG Pag. 199

Herrn Eykellenburg, preufsischen Consul in Vliefsingen betreffend.

Die Lords den 1sten July 1784.

Gleiche Entscheidung.

Pigou — americanisch Pag. 199

Die Lords den 18ten July 1797.

Für den Eigenthümer, den americanischen Consul in Bourdeaux, suchte man, weil die americanischen Consuln gewöhnlich aus ihrem Lande delegirt werden, eine Distinction zu machen, die aber verworfen wurde.

Orion — Cushing — americanisch . . Pag. 200

Die Lords den 24sten März 1797.

Gleichfalls in Beziehung auf den americanischen Consul Sylvanus Burne in Amsterdam.

Twee Friend en — Angel . . . Pag. 203

Die Lords den 12ten July 1804.

Fremaux betreffend.

Rachael Mobareck Pag. 204

Fall von Herr Cohen aus Cochim.

Die Lords den 10ten May 1792.

Etrusco . . . Pag 205

Die Lords den 8ten Dec. 1798.

Fall des Schweizers Constant de Rebecque, der in der französischen Factorey in China Handlung getrieben, vor der Wegnahme des Schiffes dieselbe aber verlassen hatte.

Angelique — Streng — englisch . . Pag. 210

Die Lords den 12ten Aug. 1801.

Das Eigenthum armenischer, in dem englischen Ostindien ansäſsiger Kaufleute, die in den vorigen Kriegen mit Genehmigung der englischen Regierung in Ostindien nach Manilla Handlung getrieben hatten, wird condemnirt, weil niemand in dem englischen Gebiete

ohne specielle Erlaubnifs des Königs von England mit dem Feinde Handlung treiben darf.

VRIENDSHAP — Bärends — dänisch . . . Pag. 213

Engl. Adm. den 2ten Febr. 1802.

Herrn Tadsen betreffend. Freigabe, weil der Reclamant, der während des Krieges in Holland gewohnt hatte, vor der Wegnahme in sein Vaterland zurückgekehrt war.

DREE GEBROEDERS — van Dyck . . . Pag. 216

Engl. Adm. den 25sten März 1802.

Der Americaner Grant wurde in diesem Falle für einen Franzosen genommen, da er, in Frankreich anwesend, von Frankreich aus eine Expedition nach Lissabon unternommen hatte.

HERMANN — Schröder — preufsisch . . . Pag. 222

Engl. Adm. den 19ten März 1802.

Der englische Consul in Embden, Herr Rudolph, erhielt die Freigabe der Ladung, weil er solche in der Qualität als Embdener Kaufmann und nicht als Compagnon eines Handlungshauses in London (mit dem er wirklich associirt war) abgeladen hatte.

Gutachten von Sir Leoline Jenkins über die Fahrt der Neutralen mit einigen feindlichen Matrosen am Bord Pag. 227

EMBDEN — Meyer — preufsisch Pag. 229

Engl. Adm. den 6ten Nov. 1798.

Die Anstellung der Seeleute bestimmt ihren Nationalcharacter im allgemeinen.

ENDRAGHT — Boncker Pag. 229

Engl. Adm. den 19ten Nov. 1798.

In Hinsicht desselben Princips allegirt.

VIGILANTIA — preufsisch Pag. 232

Engl. Adm. den 6ten Nov. 1798.

Hier angeführt in Hinsicht Sir W. Scott's Aeufserungen über das Eigenthum Neutraler, welches im feindlichen Handel bey Ausbruch eines Krieges engagirt ist.

VREEDE — Scholtys Pag. 234

Engl. Adm. den 10ten Januar 1804.

Sir W. Scott entschied, dafs dänische Waaren, welche vor dem Kriege als holländisch documentirt abgeladen waren, restituirt werden sollten; allein er condemnirte einen dänischen Antheil an einem holländischen Schiffe, weil er sagte, Pafs und Flagge wären über dies Eigenthum conclusiv.

ELISABETH Probst }
BRODERLUST } Pag. 239

Aehnliche Entscheidungen.

NANCY — Th. Gilbert — Smuggler . . Pag. 243

Prisenconseil den 27sten Thermidor 9.

Nach französischen Principien sind Schiff und Ladung confiscable, wenn am Bord derselben ein Oberofficier oder Supercargo von feindlichem Ursprunge, der nach Ausbruch des Krieges sich neutralisirt hat, befindlich ist.

MARTIN — Parcells — americanisch . . Pag. 245

Prisenconseil den 27sten Brumaire im Jahre 9.

Ausnahme zu Gunsten der Americaner.

Caninholm — John Alcock — dänisch . Pag. 246

Prisenconseil den 8ten Vendemiaire im Jahre 9.

Allegirt in Hinsicht des bey dem Schiffe Nancy angeführten Princips.

Resolution — R. Hendrycks — dänisch . Pag. 258

Angeführt als Beispiel, wie man zu den Zeiten des französischen Directorii suchte aus einer Verschiedenheit der wirklichen Maafse eines Schiffes mit der in den Papieren angegebenen die Nationalität des Schiffes zu bestreiten.

Jonfru Anne Sophie — dänisch . . . Pag. 260

Aus ähnlicher Rücksicht angeführt.

Elisabeth — Harboe — dänisch . . Pag. 262

Gleichfalls.

Fortuna — Stöterdieck Pag. 262

Eine französische Aeufserung über die dänischen Interimsmefsbriefe von einem Kaper.

Republicain — J. Simpson — americanisch. Pag. 264

Angeführt in Hinsicht einer Aeuſserung von Herr Portalis in Betreff der am Bord eines Schiffes erforderlichen Kaufbriefe.

Engel Gabriel — Normanden — les six Seurs — Andressen et Smit Pag. 269

Angeführt in Hinsicht der Nothwendigkeit, die Namensveränderungen der Schiffe in den Papieren gehörig erwiesen zu haben.

Reysiger — Jürgens — preufsisch . . Pag. 271

Fall, wo ein französischer Kaper vergeblich versuchte, weil dafs Schiff in England stark reparirt war,

dieser Reparatur wegen es für englisches Eigenthum erklären zu lassen.

NORMANDEN — Tothamer Pag. 273

Fall, wo eine französische Freigebungsacte das Schiff gegen eine zweyte Captur von Franzosen nicht schützte.

MERCURIUS — Gerdes Pag. 274

Engl. Adm. den 10ten Dec. 1798.

Aeusserung von Sir W. Scott über eine Materie wie die vorhergehende.

VENSKAP — Meyer — dänisch . . . Pag. 277

Der Pass wurde deshalb in der untern Instanz für falsch angenommen, weil er mit dem lateinischen Certificat von demselben Dato war.

REPUBLICAIN — Simpson — americanisch . Pag. 278.

Condemnirt weil der Pass des Schiffes nicht unterschrieben war.

WOHLTHÄTIGKEIT — Rau — dänisch — BRUDERLIEBE — Fynh — dänisch Pag. 283

Frühere, jetzt derogirte Entscheidungen über die Bedeutung der Worte: „Expedition der Pässe," in dem französischen Prisenreglement.

CONSTANCE — Henrichsen — dänisch . . Pag. 288

Prisenconseil den 29sten Prairial 8.

Entscheidung, dass dem Prisenreglement gelebt sey, wenn nur ein neutrales Schiff in dem Augenblick der Ueberlieferung eines Passes im Vaterlande anwesend war, und dass im entgegengesetzten Falle der Pass zwar null werde, allein durch andere gesetzliche Schiffspapiere supplirt werden könne.

VENSKAP — Hinrich Meyer — dänisch . Pag. 294

Jetzt derogirte Entscheidung, daſs die von neutralen Regierungen an ihre im Auslande liegenden Schiffe gesandten Papiere die Schiffe condemnable machten.

ENGEL ELISABETH — preuſsisch . . . Pag. 296

Entscheidung des Cassationstribunals in Widerspruch mit der eben Vorhergehenden.

ALTE FREUNDSCHAFT — schwedisch — Freundschaft — Brouwer — dänisch Pag. 297

In Beziehung auf das Alter der Pässe angeführt.

KRONPRINTSEN — Malmberg — schwedisch . Pag. 297

Angeführt in Hinsicht von Aeuſserungen über die Umstände, unter welchen das Ende einer Reise Statt findet.

CAROLINA WILHELMINA — Bradenahl — preuſsisch Pag. 300

Prisenconseil den 16ten Thermidor 8.

Erkannt, daſs die preuſsischen Bielbriefsdocumente aus der Ostsee von den Franzosen nicht für Pässe zu respectiren und die preuſsischen Schiffe ohne Pässe condemnable sind.

HAMMONIA — Martin Slyboom — hamburgisch. Pag. 311

MERCURIUS — Wisser — dänisch . . Pag. 312

Derogirte Entscheidungen in Hinsicht der Bewaffnung von Kauffahrdey - Schiffen.

PEGOU — J. Green Pag. 313

Prisenconseil den 6ten Prairial im Jahre 8.

Präjudicat in Hinsicht der erlaubten Bewaffnung von Kauffahrdey - Schiffen gegen Wilde, Seeräuber u. s. w.

Republicain — J. Simpson — americanisch . Pag. 321

Hier allegirt, weil das Schiff deshalb für confiscable erklärt wurde, weil es eine zum Behuf einer vorhergehenden Reise ausgefertigte Musterrolle auf einer zweyten Reise gebrauchte.

Brothers — Ole Stybr — dänisch . . Pag. 326

Der Capitain hatte seinen Namen, ohne dies auf der Acte zu bemerken, von einem anderen unter die Musterrolle setzen lassen. Condemnation.

Resolution — dänisch Pag. 328

Hier angeführt mit einem anderen Falle, in Hinsicht des Condemnationsmittels, welches der Kaper aus der unvollkommenen Einrichtung des dänischen Stempelpapiers geltend zu machen suchte.

Fortuna — Stöterdieck — dänisch . . Pag. 330

Angeführt in Hinsicht einer Aeufserung über die Musterrolle.

Phönix — americanisch Pag. 334

Cassationstribunal.

Angeführt in Hinsicht der bey Veränderung der Musterrolle im Auslande zu nehmenden Vorsichts-Maafsregeln.

John et Martha — americanisch . . Pag. 336

Appellationstribunal in Aix den 26sten Ventose im Jahre 6.

Entscheidung über eine Musterrolle in ähnlicher Rücksicht wie die vorhergehende.

Carolina Wilhelmina — preufsisch . . Pag. 337

Prisenconseil.

Eine Condemnation erfolgte, weil die Musterrolle nicht am Abreiseorte errichtet und weil Rasuren darin befindlich waren. Merkwürdige Aeufserung über die Musterrolle.

Reysiger — preufsisch Pag. 341

Prisenconseil.

Angeführt in Betreff der Embdener Einrichtung mit Musterrollen für Schiffe die vom Auslande abgehen.

Constance — dänisch Pag. 343

In diesem Falle wurde es erlaubt, dafs der dänische Beamte, der die Musterrolle unterzeichnet und tadelnswürdiger Weise seine Qualität nicht dabey gesetzt hätte, solche nachmals erweisen durfte.

Wilhelmsburg — dänisch Pag. 344

Hier angeführt in Hinsicht der Vorsicht, die Passagiere mit in der Musterrolle aufführen und alle Veränderungen mit der Equipage attestiren zu lassen.

Freundschaft — F. Friederichsen — dänisch Pag. 348

Angeführt in Hinsicht der Vorsicht, dafs die am Bord befindlichen Connoissemente sowohl von dem Ablader als von dem Capitain zu unterschreiben sind.

Union — schwedisch — Alte Freundschaft — schwedisch — St. Blaisse — ragusisch . . . Pag. 354

Fälle wo Waaren in Aix freigegeben würden, obgleich die Capitaine die Connoissemente am Bord nicht unterzeichnet hatten.

Friede — dänisch Pag. 360

Es ist der Vorsicht gemäfs, den Eigenthümer in dem Connoissemente zu nennen, und nicht blofs für neutrale

Rechnung zu setzen, und den Eigenthümer in dem Certificat zu nennen.

Freundschaft — Brower — dänisch . . Pag. 366

Hier allegirt in Hinsicht der Vorsicht, die Connoissemente früher zu unterzeichnen, ehe ein Schiff von der Stadt geht.

Hammonia — Sleboom — hamburgisch . Pag. 368

Allegirt in ähnlicher Hinsicht wie das Schiff Friede.

Eolus — Andreas Normann . . . Pag. 368

Angeführt in ähnlicher Hinsicht.

Antoinette — Möller — dänisch . . Pag. 369

Prisenconseil den 26sten Messidor im Jahre 8.

Entscheidung, dafs Connoissemente, welche nicht im Augenblick der Wegnahme producirt waren, doch für Pieces de Bord geachtet werden sollten.

Brothers — Ole Styhr — dänisch . . Pag. 383

Hier angeführt in Hinsicht der Nothwendigkeit, die Factur während der Reise nicht zu verändern.

Freundschaft — F. Fredericksen — dänisch. Pag. 388

Es ist der Vorsicht gemäfs, die Original-Certepartie und nicht blofse Copien mit dem Schiffe gehen zu lassen.

Frau Maria — Jager — dänisch . . . Pag. 392

Condemnirt in unterer Instanz, weil ein Schiff mit Stückgütern keine Certepartie hatte.

Constance — dänisch Pag. 393

Hier angeführt in Hinsicht einer Aeufserung von Herrn Portalis über die Worte: „für neutrale Rechnung," in der Certepartie, und über die Präferenz der Connoissemente vor der Certepartie.

Anna Johanna — dänisch Pag. 395

Angeführt in Hinsicht des Erfordernisses der Correctheit der Certepartie.

Sieg — Christian Paulsen — dänisch . . Pag. 401

Hier angeführt in Hinsicht der Schädlichkeit, blofs von einem Kriegführenden Certificate am Bord zu haben.

Endragt — Bonker Pag. 403

Aeufserung von Sir W. Scott über Certificate.

Apollo — Böttger Pag. 408

In Hinsicht des Ausdrucks: „für neutrale Rechnung," in dem Connoissemente, angeführt.

Copenhagen — Mening — dänisch . . . Pag. 407

Engl. Adm. den 12ten April 1799.

Angeführt in Hinsicht einer Aeufserung von Sir William Scott über die Schiffspapiere.

Carl Walther Pag. 410

Engl. Adm. den 16ten Febr. 1802.

Hier angeführt in Hinsicht einer Aeufserung von Sir W. Scott über Eigenthumsbeweise der Ladung und über das einseitige Certificat eines französischen Beamten.

La Santissima Trinita — ragusisch . . . Pag. 415

Prisenconseil den 3ten Prairial im Jahre 9.

Eines französischen Saufconduit ungeachtet condemnirt, weil angenommen wurde, dafs es denselben nicht à la lettre befolgte.

Graf Bernstorf — Belmer — dänisch . Pag. 416

Engl. Adm. den 17ten Juny 1800.

Kein Eigenthümer mufs bey einem Reclam und in den Connoissementen verschwiegen werden.

CAROLINE — Hartmann Pag. 433

Engl. Adm. den 13ten May 1800.

Hier angeführt in Hinsicht der Schädlichkeit von doppelten Papieren.

ATLANTIC — americanisch Pag. 437

Eine Police wurde für annullirt erachtet, da das Schiff als americanisch in derselben aufgeführt, indeſs den Tractaten seines Landes nicht gemäſs documentirt gewesen war.

JULIANA — dänisch Pag. 444

Erkannt daſs eine Police nicht annullirt werde, wenn ein Schiff wegen eines einseitigen nicht in Tractaten begründeten Kaperreglements condemnirt wird.

ARGO — Smit Pag. 454

Engl. Adm. den 22sten Jan. 1799.

Hier angeführt in Betreff der Schädlichkeit des Vernichtens von Papieren.

DIE BEIDEN BRÜDER — M'Clousky . . . Pag. 455.

Gleichfalls.

THE RISING SUN — Wilky — americanisch . Pag. 457

Engl Adm. den 16ten July 1799.

Ausführliche Aeuſserung über die englischen Grundsätze in Hinsicht der Vernichtung von Papieren am Bord des Schiffes.

ENIGHEDEN — Stephensen — dänisch . . . Pag. 464

Französische Grundsätze über die Zerstöhrung von Papieren am Bord eines Schiffes.

FORTUNA — schwedisch Pag. 475

In ähnlicher Hinsicht angeführt.

JOANNA — venetianisch Pag. 480

Dies Schiff war von den Franzosen aus obigem Grunde condemnirt; in den englischen Assecuranzgerichten wurden dessenungeachtet die Assecuradeure für verpflichtet gehalten, die versicherte Summe zu bezahlen. In den englischen Assecuranzwerken heifst dieser Fall

Bernardi v. Motteaux.

Gerichtliche Aeufserungen von Sir W. Scott über das Neutralisiren Pag. 487

WILHELMSBURG — Jens Boysen — dänisch . Pag. 512

Condemnirt auf Erschleichung der Captoren, von dem Prisenconseil den 19ten Brumaire im Jahre 9, indefs freierkannt gleich darauf den 23sten Ventose im Jahre 9.

Angeführt als Beispiel wie sehr die Neutralen auf die Exactitude aller Papiere zu sehen haben, weil auch die nichts bedeutendste Unregelmäfsigkeit zu einem Verluste führen kann.

MOLLY — John Borrowdale — americanisch Pag. 515

Prisenconseil den 17ten Vendemiaire im Jahre 9.

Französische Grundsätze über das Neutralisiren.

WAR ONSKAN — Biedumpel — schwedisch . Pag 522

Engl. Adm. den 19ten Dec. 1799.

Englisches Präjudicat über ihren Grundsatz in dem Revolutionskriege, von wiedergenommenem neutralem Eigenthume, welches den Franzosen abgenommen wurde, Bergloln zu verlangen.

BARBARA — dänisch Pag. 526

Engl. Adm. den 6ten Aug. 1800.

Berglohn aberkannt in einem Falle, worin die Wiedernahme von den Spaniern erfolgte.

ELEONORA CATHARINA — Kreagh — russisch Pag. 527

Engl. Adm. den 12ten Jan. 1802.

Berglohn in Folge des Präjudicats War Onskan erkannt.

CHARLOTTA Pag. 530

Engl. Adm. den 13ten Dec. 1803.

Fall worin festgesetzt wurde, daſs Berglohn nur in Zukunft von wiedergenommenem Eigenthume dann gefordert werden sollte, wann erwiesen werden könne, daſs das wiedergenommene Eigenthum in den feindlichen Prisengerichten wäre condemnirt worden.

EDWARD et MARY — englisch . . . Pag. 531

Engl. Adm. den 9ten Juny 1801.

Angeführt in Hinsicht der für die Wiedernehmer wichtigen Frage; was eine Captur sey?

ST. JAGO — spanisch Pag. 535

VERA CRUX — portugisisch . . . Pag. 535

Engl. Adm. den 7ten Dec. 1798.

Die englische Regel in Hinsicht der Alliirten ist, daſs England gegen englischen Berglohn freigiebt, woferne es nicht die Regel des Landes zu vollziehen hat, zu dem das wiedergenommene Schiff gehört.

DAVID et REBECCA — englisch . . . Pag. 537

Angeführt mit einem anderen Falle in Hinsicht der englischen Grundsätze über das Abandonnement von wiedergenommenem Eigenthume in Assecuranz-Hinsicht.

ADMIRAL RUYTER — holländisch . . Pag. 540

STATIRA — americanisch Pag. 540

KITY — americanisch Pag. 545

Die Franzosen untersuchen blofs bey wiedergenommenen neutralen Schiffen die Neutralität und fordern keinen Berglohn.

St. Eustachius Recapturfälle . . . Pag. 548

Königl. Staatsrath in Frankreich den 29sten Januar 1782.

Condemnirt nach der Regel über den 24stündigen Besitz.

Sant Antonio y Animas und Jnesperado — spanisch Pag. 550

Prisenconseil den 23sten Pluviose 9.

Elegance — Thulin — schwedisch . . Pag. 551

Prisenconseil den 13ten Germinal 9.

Spanische wiedergenommene Schiffe und Ladungen wurden nach dem Gesetze Spaniens dem Wiedernehmer zuerkannt.

Frau Margaretha — Crigsmann . . Pag. 552

Engl. Adm. den 6ten Juny 1799.

Ein Hamburger, der spanische Güter vor Ausbruch des Krieges zwischen Spanien und England und ehe er wahrscheinlich war, in Transitu gekauft hatte, erhielt sie frey.

Sally — Griffith — americanisch . . Pag. 556.

Die Lords den 12ten Dec. 1795.

Waaren dürfen nicht für neutrale Rechnung versandt werden, wenn sie gleich bey der Ankunft in einem feindlichen Hafen als feindliches Eigenthum betrachtet und nicht regelmäfsig auf den Markt gebracht werden sollen.

Noydt Gedacht — Walrave . . . Pag. 560

Engl. Adm. den 23sten Aug. 1799.

Englische Entscheidung nach demselben Princip.

Atlas — Kembel — americanisch . . Pag. 561

Engl. Adm. den 21sten May 1801.

Der Americaner hatte seine Ladung in Vigo verkauft unter der Bedingung, sie für seine Rechnung und Gefahr nach Sevilla zu verfahren und daselbst abzuliefern. Condemnirt.

Carl Walter — Schmidt — dänisch . Pag. 565

Doris und Potrinpos Pag. 567

Engl. Adm. den 16ten Feb. 1802.

Aeufserst wichtige Fälle für alle die auf der Yade, Eyder, in Embden, Lübeck u. s. w. Güter aus Schuten für eine feindliche Colonialbestimmung übernehmen.

Anna Catharina — dänisch . . . Pag. 568

Engl. Adm. den 3ten Aug. 1802.

Entscheidung über eine Hamburger Ladung, nach dem Princip des Falles Sally — Griffith.

De danckebaar Africaan — Smit — holländisch Pag. 581

Engl. Adm. den 19ten Dec. 1798.

Negotie und Zeevaart — holländisch . Pag. 582

Die Lords den 18ten July 1782.

Hersteller — de Koe — holländisch . Pag. 586

Engl. Adm. den 17ten July 1799.

Entscheidungen, dafs zu Kriegszeiten das Eigenthum in Transitu nicht verändert werden kann.

AURORA — Lindberg — dänisch . . Pag. 591

Engl. Adm. den 16ten März 1802.

Die Ladung, für welche ein Engländer eine Licence impetrirt und ein Schiff befrachtet hatte, wurde condemnirt, weil der spanische Ablader das Connoissement nicht directe an den Engländer, sondern an seine eigene Ordre ausgestellt hatte.

JONGE PIETER — Mustard Pag. 594

Engl. Adm. den 13ten Nov. 1801.

Engländer hätten unter einer Bestimmung nach Holland auf Embden Güter laut Connoissement „für neutrale Rechnung" abgeladen, die condemnirt wurden, weil sie nicht beweisen konnten, daſs die Waaren wirklich für neutrale Rechnung abgeladen waren.

NAJADE — März Pag. 595

Engl. Adm. den 6ten April 1802.

ENIGHEIT Pag. 596

Alliirte Englands dürfen nicht mit dem gemeinschaftlichen Feinde handeln.

DANOUS Pag. 598

Die Lords den 17ten März 1802.

Einem Engländer, der in der Factorey in Lissabon lebte, wurde ein portugisischer Character zugestanden.

PACKET DE BILBAO — spanisch Pag. 598

Engl. Adm. den 6ten Aug. 1799.

Englische Waaren, die an spanische Consignenten vor der Aussicht zu Feindseligkeiten dergestalt verschickt wurden, daſs die Ablader den Risico der Reise stunden, freierkannt.

Josephine — Fish Pag. 600

Engl. Adm. den 14ten July 1800.

Silber, welches durch den americanischen General-Consul in Paris nach Hamburg geschickt wurde, um den Tratten eines Americaners für eine nach Frankreich geschickte Ladung Genüge zu leisten, wurde als das Eigenthum des Absenders condemnirt.

Carolina — Nordquist Pag. 604

Engl. Adm. den 30sten April 1802.

Aeuſserung von Sir W. Scott über die Beschäftigung der Neutralen in dem Transportdienst der Feinde.

Kindes Kinder — Haysen — dänisch . . Pag. 608

Engl. Adm. den 11ten July 1799.

Es wurde der dänischen Regierung erlaubt, die Ladung an der Stelle von Algierern zu reclamiren, welche sich solche von der dänischen Regierung nach dem Princip: freyes Schiff, freyes Gut, hatten bezahlen lassen.

Fortuna — Smith — algierisch . . . Pag. 613

Engl. Adm. den 7ten April 1800.

Der americanischen Regierung wurde ein solcher Reclam abgeschlagen, weil ihre Untergebenen sich nicht dem Völkerrechte gemäſs betragen hatten.

Magnus — Sörensen — dänisch . . . Pag. 615

Engl. Adm. den 20sten Nov. 1788.

Aeuſserungen von Sir W. Scott über den Handel der Kaufleute derjenigen Länder, die keine Seehäfen haben.

Cosmopolite — Matthiesen — dänisch . . Pag. 618

Engl. Adm. den 1sten July 1801.

Die Zeit der Dauer einer Licence muſs genau bestimmt seyn. Es wird stricte auf die Dauer einer Li-

cence gehalten. Die Qualität der Waaren darf nicht von der in der Licence aufgeführten verschieden seyn.

Jonge Johannes — Parlerliet — preufsisch Pag. 622

Engl. Adm. den 4ten May 1802.

Nur für diejenigen gilt eine Licence, für welche sie bestimmt impetrirt ist.

Christina Sophia . . . Pag. 623

Ausnahme von dieser Regel.

Friendship — Goverts — englisch . Pag. 624

Engl. Adm. den 18ten Nov. 1802.

Man kann keine Güter für eine fernere Bestimmung am Bord eines mit einer Licence nach einem feindlichen Hafen versehenen Schiffes abschicken.

Hoffnung — Berens — preufsisch . Pag. 625

Engl. Adm. den 20sten Aug. 1799.

Der Nationalcharacter eines Schiffes, ist ungeachtet einer Licence der Gefahr ausgesetzt, untersucht zu werden.

Die Börse von Königsberg — Schemeller — preufsisch . . . Pag. 627

Engl. Adm. den 27sten Febr. 1800.

Engländer durften während des vorigen Krieges mit Spanien Wolle von Spanien nach England für englische Rechnung einführen.

Rosine — französisch Pag. 628

Engl. Adm. den 11ten Febr. 1800.

Venus — Bordale — englisch Pag. 628

Eng. Adm. den 16ten Juny 1803.

Cartelschiffe dürfen durchaus nicht handeln.

DAIFJIE — Soaring — holländisch . . . Pag. 629

Engl. Adm. den 8ten July 1800.

Cartelschiffe haben nur eundo vel redeundo Schutz als neutrale, der hier aber auf Schiffe, die zum Behuf vom Carteldienst von einem Hafen ihres Landes nach einem anderen desselben versegelt waren, ausgedehnt wurde.

JUNGE JACOB et JOHANNES Pag. 636

Engl. ndm. den 13ten Nov. 1798.

Aeusserungen von Sir W. Scott gegen die Neutralität der feindlichen Küstenfischer.

Aeusserungen von Sir W. Scott darüber, dass die Engländer nie Schiffe bey Capitulationen unter dem Ausdruck „Eigenthum" verstehen, wenn solche unter den zu respectirenden Dingen nicht ausdrücklich genannt sind. Pag. 631

NOSTRA SIGNORA DE LA PIEDAD Y ANIMAS . Pag. 633

Prisenconseil den 9ten Thermidor 9.

Die Franzosen respectiren die Neutralität der feindlichen Küstenfischer.

DIANA — Zieske — preussisch . . . Eag. 638

Prisenconseil den 13ten Ventose im Jahre 9.

MARIA — Arendz — preussisch . . . Pag. 639

Bey Strandungsfällen in Frankreich wird die Neutralitätsfrage gleichfalls untersucht.

PEARL — Thomson — dänisch . . . Pag. 641

Engl. Adm. 1704.

Aeltester in der Admiralität bekannter Fall, in welchem die Fracht dem Eigenthümer eines Schiffes für eine condemnirte Ladung, die ihm gleichfalls zugehörte, zuerkannt wurde.

WILHELMINA — Carlson — dänisch . Pag. 643

Engl. Adm. den 23sten July 1799.

Der Captor setzte sich dagegen, Fracht und Kosten zu bezahlen; sie wurden aber zugestanden, weil die Reise von einem feindlichen Hafen nach einem anderen eines anderen feindlichen Landes ging.

HIRAM — Still — englisch . . . Pag. 645

Engl. Adm. den 8ten Oct. 1800.

RACEHORSE — White — englisch . . Pag. 649

Engl. Adm. den 13ten July 1800.

ISABELLA JACOBINA — Sovergreen — schwedisch Pag. 653

Engl. Adm. den 13ten Oct. 1801.

WELDSBORGAREN — Lagerholm — schwedisch Pag. 654

Engl. Adm. den 8ten July 1801.

COPENHAGEN — Mening — dänisch . Pag. 655

Engl. Adm. den 12ten April 1799.

Angeführt in Hinsicht der englischen Grundsätze über die Frachtbezahlung nach Verhältniſs des zurückgelegten Weges (pro rata itineris peracti.)

MARTHA — Martin — americanisch . Pag. 661

Engl. Adm. den 12ten März 1801.

HAMILTON — Rodmann — americanisch . Pag. 663

Engl. Adm. den 20sten Nov. 1793.

Entscheidungen über Frachtforderung in Fällen, worin die Schiffe nicht in Anspruch genommen, die Ladungen aber zum Theil gelöscht, nachmals indeſs freygegeben waren, und in welchen die Schiffe die gelöschten Güter nicht wieder einnehmen wollten.

WILHELMINA ELEONORA — Mohr — hamburg. Pag. 664

Engl. Adm. den 27sten März 1801.

Das Schiff war nach London bestimmt. Da der Capitain nach Plymouth aufgebracht war, verlangte er nach der Freygabe, daselbst zu löschen und seine Fracht, weil er behauptete, seine Assecuranz könne durch die Aufbringung annullirt seyn. Aberkannt.

THERESE BONITA — de Jong — dänisch . Pag. 665

Engl. Adm. den 26sten März 1802.

Der Consignent hatte die Ladung verkauft und fallirt. Der Cessionar empfing die Ladung während des Embargo's auf nordische Schiffe. Erkannt, daſs er nicht schuldig sey, Fracht zu bezahlen.

BREMEN FLÜGGE — Meyer . . . Pag. 669

Engl. Adm. den 7ten Nov. 1801.

Erkannt, daſs die Fracht in gewöhnlichen Fällen die Priorität vor den Kosten des Captors; diese sodann aber die Priorität vor den Kosten des Reclamanten haben sollten.

HAABET — Hohorst — dänisch . . Pag. 672

Engl. Adm, den 4ten Nov. 1802.

In diesem Falle, worin Fracht und Kosten zu Lasten der condemnirten Ladung erkannt waren, erhielt der Reclamant von dem Captor weiter nichts als den bey weitem die Fracht nicht vergütenden reinen Ertrag der Ladung.

Vrow Margaretha Pag. 673

Engl. Adm. den 26sten Febr. 1802.

Clarissa Pag. 674

Engl. Adm. den 28sten Dec. 1799.

In Fällen, in welchen die Ladung dem Verderb ausgesetzt ist, kann der Reclamant der Fracht sich jetzt an das Gericht mit der Bitte wenden, daſs so viel wie erforderlich seyn wird um die Fracht zu decken, von der Ladung verkauft werde.

Fortuna — Tadsen Pag. 674

Engl. Adm. den 24sten Juny 1802.

Dem Captor, dem die Prise zuerkannt war, wurde die Fracht gleichfalls zuerkannt, da er die freigesprochene Ladung in dem Bestimmungshafen Lissabon abgeliefert hatte.

Frau Henrica — Hilck — dänisch . Pag. 677

Engl. Adm. den 5ten May 1803.

Weil die Reise von einem feindlichen Hafen nach England ging; so wurden von den Kosten der Captoren nur den Gerichtskosten eine Priorität vor der Fracht eingeräumt.

Lucy — Treadwell Pag. 680

Engl. Adm. den 4ten Nov. 1800.

Erkannt, dafs, obgleich Schiff und Ladung einer Person zugehörten, in dem zurückgegebenen Facturenbelauf und den 10 pro Cent Avance nicht die Frachtforderung mit eingeschlossen erachtet werden sollte.

Triton — Klick — dänisch . . . Pag. 682

Engl. Adm. den 28sten Oct. 1801.

Corrier Maritimo — Martahinisch . . Pag. 682

Engl. Adm. den 9ten Apr. 1799.

Seestar — Müller Pag. 684

Engl. Adm. den 13ten Aug. 1801.

Fälle, worin wegen der gänzlichen Tadellosigkeit der Reclamanten und des Misverhaltens der Captoren Liegetagegelder erkannt wurden.

Catharina et Anna — Spanger . . Pag. 685

Engl. Adm. den 22sten July 1801.

Die Assecuranzprämie des Captors wurde aberkannt, weil der Reclamant selbst versichert hatte und nie gegen den Assecuradeur des Captors hätte klagen können.

Narcissus — Moulton — americanisch . Pag. 690

Engl. Adm. den 14ten July 1801.

Von Barbados hatte man americanisches für holländisch gehaltenes Eigenthum nach Europa an die Commissarien

über das holländische Eigenthum gesandt, die den Reclamanten, da sie das Eigenthum von dem Captor genommen hatten, bey der Freigabe für verantwortlich erklärt wurden.

Speculation — Roeloff — dänisch . . . Pag. 697

Fall, worin die Lords den Reclamanten mit der Assecuranzprämie des Captors belasteten, obgleich er selbst versichert war.

Concordia — Baizard Pag. 699

Engl. Adm. den 16ten July 1799.

Entscheidung wie die über das Schiff Narcissus.

Maria — Yörtz — dänisch Pag. 700

Vrow Johanna Pag. 700

Engl. Adm. den 21sten May 1803.

Erkannt, daſs der Captor bey Waaren in seinem Besitz nicht für Verlust durch Einbruch hafte.

Frau Margaretha — Marcussen — dänisch. Pag. 705

Die Lords

Hier angeführt in Hinsicht einer äuſserst ungerechten Bestimmung eines Entschädigungs quanti.

Madonna del Burso — Antonopoli — türkisch Pag. 707

Engl. Adm. den 18ten März 1802.

Fall, in welchem wegen Misverhalten des Captors Liegetage und Entschädigung erkannt wurde. Aeufserung von Sir W. Scott über die Verantwortlichkeit der Krone.

PEACOCK — Krofts — americanisch . . Pag. 710

Engl. Adm. den 5ten Feb, 1802.

Aeufserung von Sir W. Scott über die Verpflichtung der Kaper bey Aufbringungen, und dafs ein neutraler Capitain nicht verpflichtet sey, sein Schiff auf Bürgschaft in einem entfernten nicht englischen Hafen von einem englischen Kaper annehmen zu müssen.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Jacobsen, Friedrich Johann, 1774-1822

Handbuch über das practische Seerecht der Englaender und Franzosen in Hinsicht auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsaetze ueber diesen Gegenstand
Bd.: 2

Hamburg (1805)

J.publ.e. 179-2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10556554-1